



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 357]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 28, 2016/आश्विन 6, 1938

No. 357]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 28, 2016/ASVINA 6, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 सितम्बर, 2016

सं. टीएएमपी/32/2016-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेश द्वारा, सामान्य उपयोक्ता आधार पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि हेतु कांडला पत्तन के भीतर बर्थ सं. 7 से 9 में 100 टन अथवा अधिक के स्वामित्व वाले/किराये पर ली गई 6 मोबाइल हारबर क्रेनों (एचएमसी) की आपूर्ति, संस्थापन, शुरुआत, प्रचालन तथा अनुरक्षण के लिए सेवा प्रदाता को लाइसेंस प्रदान करने हेतु अधिकतम प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/32/2016-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(सितम्बर, 2016 के 17 वें दिन पारित)

यह मामला सामान्य उपयोक्ता आधार पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि हेतु कांडला पत्तन के भीतर बर्थ सं. 7 से 9 में 100 टन अथवा अधिक के स्वामित्व वाले/किराये पर ली गई 6 मोबाइल हारबर क्रेनों (एचएमसी) की आपूर्ति, संस्थापन, शुरुआत, प्रचालन तथा अनुरक्षण के लिए लाइसेंस प्रदान करने हेतु अधिकतम प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से उसके पत्र सं. एफए/सीओएसटी/1021/05/2016 द्वारा प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 01 जून, 2016 से संबंधित है।

2. यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 4 जनवरी, 2016 द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर सामान्य उपयोक्ता आधार पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि हेतु कांडला पत्तन के भीतर बर्थ सं. 7 से 9 में 100 टन अथवा अधिक के स्वामित्व वाले/किराये पर ली गई 6 एचएमसी की आपूर्ति, संस्थापन, शुरुआत, प्रचालन तथा अनुरक्षण के लिए सेवा प्रदाता को लाइसेंस प्रदान करने हेतु मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/11/2016-केपीटी दिनांक 30 मार्च, 2016 पारित किया था। आदेश दिनांक 30 मार्च, 2016 राजपत्र सं. 157 द्वारा भारत के राजपत्र में 28 अप्रैल, 2016 को अधिसूचित किया गया था।

3.1. अब, केपीटी अपने पत्र सं. एफए/सीओएसटी/1021/05/2016 दिनांक 01 जून, 2016 द्वारा इसी परियोजना के लिए दोबारा संशोधित प्रस्ताव लेकर आया है। केपीटी द्वारा यथा प्रेषित संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के कारण:-

- (i) सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बाद, विषय परियोजना हेतु एनआईटी 04-01-2016 को बोली खुलने की तारीख के साथ ऑनलाइन बोली लगाने हेतु प्रकाशित किया गया था। बोली खुलनेकी अंतिम तारीख बोली जमा नहीं किए जाने की वजह से विस्तारित की गई थी। बोली जमा करने की अंतिम तारीख 02-05-2016 रखी गई थी।
- (ii) इसी बीच, भावी बोलीदाताओं ने परियोजना, निविदा शर्तों एवं प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के विभिन्न पहलुओं को उठाना शुरू कर दिया था। कुछ भावी बोलीदाता कबाड़ तथा टिम्बर कार्गो के प्रहस्तन हेतु अपनी इच्छा दिखा रहे हैं जिसके लिए उन्हें पूंजी लागत में ऐसे ग्रेबों की लागत को शामिल करने के लिए कहा जा रहा है। वे ऐसी प्रहस्तन दरों को लेखा में लेते हुए प्रशुल्क निर्धारित करने के मुद्दे को भी उठा रहे हैं जो कांडला में वास्तविक प्रहस्तन दरों के समान हैं ताकि वे उचित प्रशुल्क प्राप्त कर सकें।
- (iii) बोली-पूर्व बैठक 22-12-2015 को आयोजित की गई थी। एक बार जब निविदा जारी हो जाती है, प्रशुल्क तैयार करने के लिए अपेक्षित इनपुट एवं परियोजना के अन्य पहलु बोली-पूर्व बैठक में चर्चा के दौरान दिखाई देते हैं। तथापि, किसी भी बोलीदाता ने बोली-पूर्व बैठक में भाग नहीं लिया था। पिछली कार्यवाही के दौरान प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्राधिकरण के साथ हुई बैठक के दौरान किसी भी उपयोक्ता ने कबाड़ तथा टिम्बर कार्गो प्रहस्तन करने ग्रेब क्षमता की लागत को शामिल किए जाने का मुद्दा नहीं उठाया था।
- (iv) पहले प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करते समय ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने की क्षमता वाले ग्रेबों की ही परिकल्पना की गई थी। केपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, टीएमपी द्वारा प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है।
- (v) प्रहस्तन दरों के मुद्दे पर परामर्शदाता मै0 बोस्टन कंसल्टिंग ग्रुप (बीसीजी) के साथ भी चर्चा की गई थी जिसने एमएससी के लाइसेंसकरण हेतु शुरुआत की अनुशंसा की थी और संशोधित प्रशुल्क पर अपनी राय देते हुए पत्तन के साथ समय-समय पर बातचीत होती रही है।
- (vi) इस परिप्रेक्ष्य में, मौजूदा प्रस्ताव एमएससी के लिए संशोधित प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग करते हुए दाखिल किया गया है। निम्नलिखित दो प्रमुख पहलु हैं जिन पर संशोधित प्रस्ताव में विचार किया गया है:
 - (क) केपीटी ने लकड़ी के लट्ठे और कबाड़ हेतु केपेक्स तथा 2 अतिरिक्त ग्रेबों के ओपेक्स तथा एक रोटेटर शामिल किया है जिसे आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में पूंजी लागत में शामिल नहीं किया गया था।
 - (ख) वर्ष 2015-16 के लिए विभिन्न कार्गो के मामले में कांडला में निजी क्रेन ऑपरेटर द्वारा अर्जित उच्चतम प्रहस्तन दर का आधार संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित दर पर पहुंचने के समय विचार किया गया है।
- (vii) टिम्बर मोटर ग्रेब तथा रोटेटर की लागत मै0 लिबेयर इंडिया प्राइवेट लि0 से उनके ईमेल दिनांक 21-04-2016 द्वारा प्राप्त की गई है। स्क्रेप ग्रेब की लागत के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि टिम्बर मोटर ग्रेब की लागत की तुलना में बहुत ज्यादा अन्तर नहीं है। इसलिए, टिम्बर मोटर ग्रेब की लागत स्क्रेप ग्रेब के लिए भी सुविचारित की गई है।
- (viii) अधिक वास्तविक दरें प्राप्त करने के लिए, घटकवार दर प्रस्तावित की गई है। इसके अलावा, बल्क, ब्रेक बल्क तथा अन्य कार्गो के मामले में कार्गो हिस्सेदारी की विभिन्न प्रतिशत का अनुमान लगाने की बजाय प्रशुल्क प्रत्येक प्रकार के कार्गो हेतु 100 प्रतिशत हेतु प्रतिशत हिस्सेदारी का अनुमान लगाते हुए निर्धारित किया गया है।
- (ix) परियोजना कार्गो की प्रहस्तन दर मुख्य रूप से कार्गो के भार की अपेक्षा कार्गो के परिमाण पर निर्भर करता है। क्योंकि परियोजना कार्गो का भार कम हो सकता है परन्तु कार्गो का परिमाण बहुत अधिक हो सकता है जिससे प्रति घंटा प्रहस्तन दरों में कमी आएगी उदाहरणार्थ विंड ब्लेड। इसलिए, परियोजना कार्गो की दरें प्रति सीबीएम पर निर्धारित करना उपयुक्त है।
- (x) यह देखा गया है कि कुछ घटकों जैसे ताप कोयला, उर्वरक (डीएपी+यूरिया), नमक, खाद्यान्न, मेट कोक, पेट कोक, लौह अयस्क, जिप्सम, एमओपी के मामले में बीसीजी द्वारा प्रति घंटा प्रहस्तन दरें गणना करने की कार्यपद्धति का सुझाव दिया गया है। बीसीजी प्रतिनिधि ने यह भी कहा था कि यही कार्य पद्धति उनके द्वारा टीएमपी के लिए भी प्रस्तावित की गई है। तदनुसार, उपर्युक्त कार्गो के मामले में बीसीजी द्वारा सुझाव दी गई प्रति घंटा प्रहस्तन दरों पर प्रशुल्क गणना के समय विचार किया गया है।
- (xi) शरेडेड स्क्रेप तथा हाइ मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस) के लिए, शरेडेड स्क्रेप के लिए वास्तविक प्रति घंटा प्रहस्तन दर कम है। इसलिए, जलयान की क्रेन द्वारा अर्जित किए जा रहे प्रदर्शन के मद्देनजर, 375 एमटीपीएच की बजाय 476 एमटीपीएच पर विचार किया गया है। एचएमएस के संबंध में, प्रहस्तन दर शरेडेड स्क्रेप के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं हो सकता। वैसे टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 16.8 कार्य घंटे प्रतिदिन आधार पर 240 एमटीपीएच पर विचार किया गया है।
- (xii) स्टील और लकड़ी के लट्ठे के संबंध में, जैसाकि मै0 बीसीजी द्वारा सुझाव दिया गया है निजी क्रेन प्रचालक द्वारा अर्जित प्रति घंटा प्रहस्तन दर में 30 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (xiii) उपर्युक्त के अलावा, अन्य बल्क कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की श्रेणियों को टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार प्रहस्तन दरों पर विचार करते हुए बनाए रखा गया है।

3.2. केपीटी द्वारा यथा दी गई 100 टन अथवा उससे अधिक की एचएमसी की दर पर पहुंचने के लिए गणना निम्नवत् है:

(i) सर्वोत्तम क्षमता:

कार्गो का प्रकार	शरेडेड स्क्रेप, उच्च	परियोजना कार्गो	अन्य बल्क कार्गो	अन्य ब्रेक कार्गो	उच्च मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस)	ताप कोयला	नमक, लौह अयस्क	खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक	स्टील कोइल	जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)	लकड़ी के लट्टे
कार्गो हिस्सेदारी	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
प्रति दिन प्रहस्तन (मी.ट. में)	7997	4200	13507	6401	4032	14498	15506	9005	10315	12449	3175
प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो (एमएमटीपीए में)	1.90	1.00	3.22	1.52	0.96	3.45	3.69	2.14	2.46	2.98	0.76

(ii) प्रशुल्क:

(क) क्रेन की पूंजी लागत:

क्र.सं.	मद	यूरो में	रु में
(i).	क्रेन की लागत	3808000.00	288189440
(ii)	चार अतिरिक्त ग्रेबों की लागत	496799.00	37597748.32
(iii)	पावर बूस्टर और रोटेटर की लागत	662544.00	50142086.72
(iv)	मद (i), (ii) और (iii) पर 27 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी		101500904.26
(v)	(i) से (iv) पर 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत		23871508.97
	कुल पूंजी लागत		501301688.27
	कुल पूंजी लागत (करोड़ में)		50.13

(ख) प्रचालन लागत:

क्र.सं.	मद	रु में (करोड़)
(i).	ईंधन लागत (70 लिटर प्रति घंटा*4000*55.10 प्रति लिटर)	1.54
(ii)	पूंजी लागत पर 5 प्रतिशत की दर से अनुरक्षण तथा मरम्मत	2.51
(iii)	पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत की दर से बीमा	0.50
(iv)	पूंजी लागत पर 10 प्रतिशत की दर से मूल्यहास	5.01
(v)	लाइसेंस शुल्क (रु 32.40 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह*600 वर्ग मीटर*12 माह)	0.02
(vi)	पूंजी लागत पर 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्यय	2.51
	कुल	12.09

(ग) कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा:

क्र.सं.	विवरण	रु में (करोड़)
(i)	कुल प्रचालन तथा अनुरक्षण	12.09
(ii)	16% आरओसीई	8.02
(iii)	कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	20.11

(घ) प्रशुल्क को कार्गो वार प्रस्तावित किया गया है ताकि अनुमानित एआरआर रु 20.11 करोड़ को पूरा किया जा सके। विभिन्न घटकों के प्रस्तावित प्रशुल्क निम्नवत् हैं:-

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पाद (मी.ट. में)	विदेशी रु/टन में	तटीय रु/टन में
शरेडेड स्क्रेप		
8000	107.38	64.43
8001-9000	112.75	67.65
9001-10000	118.12	70.87
परियोजना कार्गो (प्रति सीबीएम)		
4200	204.44	122.66
4201-5200	214.66	128.79
5201-6200	224.88	134.93
अन्य बल्क कार्गो		

13510	63.57	38.14
13511-14510	66.75	40.05
14511-15510	69.93	41.95
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो		
6400	134.15	80.49
6401-7400	140.86	84.51
7401-8400	147.57	88.54
उच्च मेल्टिंग स्क्रैप (एचएमएस)		
4030	212.96	127.78
4031-5030	223.61	134.17
5031-6030	234.26	140.56
ताप कोयला		
14500	59.23	35.54
14501-15500	62.19	37.32
15501-16500	65.15	39.09
नमक, लौह अयस्क		
15510	55.38	33.23
15511-16510	58.15	34.89
16511-17510	60.92	36.55
खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक		
9005	95.36	57.22
9006-10005	100.13	60.08
10006-11005	104.90	62.94
स्टील कोइल		
10315	83.24	49.94
10316-11315	87.4	52.44
11316-12315	91.56	54.93
जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)		
12500	68.70	41.22
12501-13500	72.14	43.28
13501-14500	75.57	45.34
लकड़ी के लट्टे		
3175	270.43	162.26
3176-4175	283.95	170.37
4176-5175	297.47	178.49

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर में प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत वृद्धि की गई है और द्वितीय हजार टन के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। निर्धारित कार्यनिष्पादन पैरामीटरों के बाद दर गणना करने के लिए इस कार्यपद्धति को अपनाया जाए।

3.3. उपर्युक्त कार्गो के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नवत् हैं:-

क्र.सं.	विवरण	कार्यनिष्पादन मानक
1	शरेडेड स्क्रैप	8000 टन/प्रतिदिन
2	परियोजना कार्गो	4200 घन मी./प्रतिदिन
3	अन्य बल्क कार्गो	13510 टन/प्रतिदिन
4	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	6400 टन/प्रतिदिन
5	उच्च मेल्टिंग स्क्रैप (एचएमएस)	4030 टन/प्रतिदिन
6	ताप कोयला	14500 टन/प्रतिदिन
7	नमक, लौह अयस्क	15510 टन/प्रतिदिन
8	खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक	9005 टन/प्रतिदिन
9	स्टील कोइल	10315 टन/प्रतिदिन
10	जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीए + यूरिया)	12500 टन/प्रतिदिन
11	लकड़ी के लट्टे	3175 टन/प्रतिदिन

4. केपीटी का प्रस्ताव दिनांक 01 जून, 2016 सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए ईमेल द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन/भावी बोलीदाताओं को 13 जून, 2016 तक उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। हमें बालाजी हैवी लिफ्टर्स प्रा० लि० (बीएचएलपीएल) और गौतम फ्रेट प्राइवेट लिमिटेड (जीएफपीएल) से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं। उनकी टिप्पणियों की प्रति केपीटी को अग्रेषित की गई थी। केपीटी ने जीएफपीएल तथा बीएचएलपीएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। उपर्युक्त दो उपयोक्ताओं के अलावा, हमें किसी अन्य उपयोक्ता/उपयोक्ता एसोसिएशन/भावी बोलीदाता से टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं।

5.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 9 जून, 2016 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर केपीटी से सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। केपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 10 जून, 2016 और 13 जून, 2016 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा था। केपीटी से मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण तथा केपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी का उत्तर																								
(i)	केपीटी ने बर्थ सं. 7 से 9 के लिए एमएचसी हेतु अपने पूर्ववर्ती प्रशुल्क प्रस्ताव में सर्वोत्तम क्षमता का मूल्यांकन करते समय शुल्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो क्रमशः 73.39 प्रतिशत, 12.23 प्रतिशत और 14.38 प्रतिशत कुल 100 प्रतिशत की हिस्सेदारी प्रस्तावित की थी और प्रशुल्क जो प्राधिकरण द्वारा सुविचारित तथा अनुमोदित किया गया था। उसके विपरीत, मौजूदा प्रस्ताव में, केपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता तथा प्रशुल्क का मूल्यांकन करने के लिए ग्यारह कार्गो मदों के प्रत्येक के लिए 100 प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार किया है। कृपया प्रत्येक कार्गो मद हेतु कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।	टीएएमपी ने एमएचसी के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास का संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित करने समय जी. सं. 7 दिनांक 05-01-2015 द्वारा इसी कार्यपद्धति पर विचार किया था। इसके अलावा, इससे प्रहस्तन प्रभार पर प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि वार्षिक प्रहस्तन क्षमता और वार्षिक राजस्व अपेक्षा कार्गो हिस्सेदारी के प्रतिशत के अनुपात में हैं।																								
(ii) (क)	केपीटी ने बताया है कि लकड़ी लट्ठा तथा स्क्रेप का प्रहस्तन करने के लिए अतिरिक्त दो ग्रेबों तथा रोटेटर हेतु पूंजी लागत वर्तमान प्रस्ताव में सुविचारित की गई है। यह देखा गया है कि ₹ 20.11 करोड़ पर केपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर में दो अतिरिक्त ग्रेबों एवं रोटेटर की प्रचालन लागत तथा आरओसीई शामिल है। चूंकि अतिरिक्त दो ग्रेब तथा रोटेटर दो कार्गो मदों से इतर कार्गो मदों के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक नहीं होंगे, इसलिए केपीटी शेष नौ कार्गो मदों के लिए प्रशुल्क पर पहुंचने के समय कुल पूंजी लागत से अतिरिक्त दो ग्रेबों तथा रोटेटर की प्रचालन लागत तथा आरओसीई को अलग करे।	स्क्रेप तथा लकड़ी लट्ठे के प्रहस्तन के लिए रोटेटर तथा दो अतिरिक्त ग्रेब की लागत को शेष नौ कार्गो मदों के प्रशुल्क की गणना करते समय पूंजी लागत से अलग किया गया है। रोटेटर की लागत केवल लकड़ी लट्ठे के प्रहस्तन के लिए सुविचारित की गई है और लकड़ी लट्ठे के लिए एक अतिरिक्त ग्रेब तथा शरेडेड तथा एचएमएस के लिए दूसरी अतिरिक्त ग्रेब की लागत पर विचार किया गया है। तदनुसार, संशोधित प्रशुल्क गणना प्रस्तुत की गई है।																								
(ख)	दो प्रकार के शरेडेड तथा हाइ मेल्टिंग स्क्रेप हैं। कृपया स्पष्ट करें कि क्या अतिरिक्त दो ग्रेब तथा रोटेटर स्क्रेप की इन दोनों श्रेणियों के लिए प्रासंगिक हैं।	यह पुष्टि की जाती है कि रोटेटर तथा एक अतिरिक्त ग्रेब लकड़ी लट्ठे के लिए हैं। जबकि दूसरी अतिरिक्त ग्रेब शरेडेड तथा हैवी मेल्टिंग स्क्रेप दोनों के लिए प्रासंगिक है।																								
(ग)	केपीटी द्वारा सुविचारित पूंजी लागत के समर्थन में अतिरिक्त ग्रेबों तथा रोटेटर की अनुमानित लागत शामिल करते हुए केपीटी द्वारा उल्लिखित लिबेभर ईमेल दिनांक 21 अप्रैल 2016 की प्रति भेजे।	पूंजी लागत के समर्थन में अतिरिक्त ग्रेबों तथा रोटेटर की अनुमानित लागत शामिल करते हुए लिबेभर ईमेल दिनांक 21 अप्रैल 2016 की प्रति संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ पहले ही जमा की जा चुकी है। तथापि, उसकी एक प्रति संलग्न की गई है।																								
(iii)	सर्वोत्तम क्षमता और प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए केपीटी द्वारा सुविचारित दैनिक प्रहस्तन दरों तथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के बीच मामूली बेमेल है। केपीटी सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए यथा सुविचारित प्रहस्तन दरों के साथ टेंडेंस में पूर्ण रूपसे कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे।	यथा निदेश, प्रहस्तन दरों के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किया गया है जोकि नीचे दिया गया है:- <table><tr><th>विवरण</th><th>कार्यनिष्पादन मानक</th></tr><tr><td>शरेडेड स्क्रेप</td><td>7997 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>परियोजना कार्गो</td><td>4200 सीबीएम/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>अन्य बल्क कार्गो</td><td>13507 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>अन्य ब्रेक बल्क कार्गो</td><td>6401 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>हैवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस)</td><td>4032 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>ताप कोयला</td><td>14498 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>नमक, लौह अयस्क</td><td>15506 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक</td><td>9005 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>स्टील कोइल</td><td>10315 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)</td><td>12499 टन/प्रतिदिन</td></tr><tr><td>लकड़ी लट्ठा</td><td>3175 टन/प्रतिदिन</td></tr></table>	विवरण	कार्यनिष्पादन मानक	शरेडेड स्क्रेप	7997 टन/प्रतिदिन	परियोजना कार्गो	4200 सीबीएम/प्रतिदिन	अन्य बल्क कार्गो	13507 टन/प्रतिदिन	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	6401 टन/प्रतिदिन	हैवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस)	4032 टन/प्रतिदिन	ताप कोयला	14498 टन/प्रतिदिन	नमक, लौह अयस्क	15506 टन/प्रतिदिन	खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक	9005 टन/प्रतिदिन	स्टील कोइल	10315 टन/प्रतिदिन	जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)	12499 टन/प्रतिदिन	लकड़ी लट्ठा	3175 टन/प्रतिदिन
विवरण	कार्यनिष्पादन मानक																									
शरेडेड स्क्रेप	7997 टन/प्रतिदिन																									
परियोजना कार्गो	4200 सीबीएम/प्रतिदिन																									
अन्य बल्क कार्गो	13507 टन/प्रतिदिन																									
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	6401 टन/प्रतिदिन																									
हैवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस)	4032 टन/प्रतिदिन																									
ताप कोयला	14498 टन/प्रतिदिन																									
नमक, लौह अयस्क	15506 टन/प्रतिदिन																									
खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक	9005 टन/प्रतिदिन																									
स्टील कोइल	10315 टन/प्रतिदिन																									
जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)	12499 टन/प्रतिदिन																									
लकड़ी लट्ठा	3175 टन/प्रतिदिन																									
(iv)	केपीटी के प्रस्ताव के साथ इसके बोर्ड का अनुमोदन नहीं लगाया गया है। कृपया यह भेजें।	बोर्ड का अनुमोदन आगामी बोर्ड बैठक में लिया जाएगा तथा टीएएमपी को शीघ्र ही संप्रेषित किया जाएगा।																								

5.2. उत्तर भेजते समय, केपीटी ने संशोधित लागत विवरण तथा संशोधित प्रस्तावित दरें निम्नवत् भेजी थीं :

रु०/टन

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मी.ट. में)	विदेशी	तटीय
(i) शरडेड स्क्रेप		
7997	96.16	57.70
7998-8997	100.97	60.59
8998-9997	105.78	63.47
(ii) परियोजना कार्गो (प्रति घन मी.)		
4200	190.92	114.55
4201-5200	200.47	120.28
5201-6200	210.01	126.01
(iii) अन्य बल्क कार्गो		
13507	59.37	35.62
13508-14507	62.34	37.40
14508-15507	65.31	39.18
(iv) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो		
6401	125.28	75.17
6402-7401	131.54	78.93
7402-8402	137.81	82.69
(v) हैवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस)		
4032	190.72	114.43
4033-5032	200.26	120.15
5033-6032	209.79	125.87
(vi) ताप कोयला		
14498	55.31	33.19
14499-15498	58.08	34.85
15499-16498	60.84	36.51
(vii) नमक, लौह अयस्क		
15506	51.71	31.03
15507-16506	54.30	32.58
16507-17506	56.88	34.13
(viii) खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक		
9005	89.05	53.43
9006-10005	93.50	56.10
10006-11005	97.96	58.77
(ix) स्टील कोइल		
10315	77.74	46.64
10316-11315	81.63	48.97
11316-12315	85.51	51.30
(x) जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)		
12499	64.15	38.49
12500-13499	67.36	40.41
13500-14599	70.57	42.34
(xi) लकड़ी के लट्टे		
3175	250.53	150.32
3176-4175	263.06	157.84
4176-5175	275.58	165.35

5.3. केपीटी ने जैसाकि पहले बताया गया है सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित प्रहस्तन दर के तदनुरूपी उपर्युक्त कार्गो के लिए मामूली रूप से संशोधित कार्यनिष्पादन मानक भी प्रस्तावित किए थे।

6. केपीटी ने बाद में प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 में अनुमोदित टिप्पणी के साथ प्रशुल्क में सूचकांकन के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी (xvi) बदलने के लिए ईमेल दिनांक 13 जून 2016 द्वारा अनुरोध किया था। परिवर्तित टिप्पणी में बताया गया है कि प्रशुल्क सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा परन्तु 1 जनवरी 2016 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। केपीटी ने यह कहते हुए मार्च 2016 आदेश में अनुमोदित टिप्पणी शामिल करने का भी अनुरोध किया है कि

अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगी और, सूचकांकन के अधीन, दस वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेगी।

7.1. इस मामले का विश्लेषण करने से पूर्व यह कहना है कि गौतम फ्रेट प्राइवेट लिमिटेड (जीएफपीएल) ने अपनी टिप्पणियां भेजते समय अनुरोध किया था कि सभी भावी बोलीदाताओं को व्यक्तिगत निवेदनों के लिए अवसर प्रदान किया जाए तथा परामर्श के बाद ही इस मामले पर निर्णय लिया जाए।

7.2. केपीटी ने कहा था कि भावी बोलीदाता के प्रश्नों के आधार पर, घटक वार विभिन्न प्रहस्तन दरों के आधार पर संशोधित प्रस्ताव का प्रस्ताव करने का निर्णय लिया गया था। पत्तन ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि प्रस्तावित प्रशुल्क को उच्च प्राथमिकता पर अनुमोदन के लिए लिया जाए क्योंकि इस परियोजना पर पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा करीब से अनुवीक्षण किया जा रहा है। केपीटी का प्रस्ताव भावी बोलीदाताओं द्वारा दिए गए सुझावों के आधार पर बताया गया है। इसी परियोजना के लिए 30 मार्च 2016 को इस प्राधिकरण द्वारा पूर्व में पारित आदेश भी विस्तृत विचार-विमर्श तथा केपीटी परिसर में 17 फरवरी 2016 को हुई संयुक्त सुनवाई पर आधारित था। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी तथा जीएफपीएल सहित संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन पेश किए थे। केपीटी का मौजूदा प्रस्ताव भी गौतम फ्रेट प्राइवेट लिमिटेड सहित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोिएशन/भावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। पत्तन ने जीएफपीएल तथा बीएचएलपीएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं जिनकी केपीटी के प्रस्ताव का निपटान करते समय जांच की गई है। चूंकि केपीटी तथा इस प्राधिकरण द्वारा केपीटी के प्रस्ताव पर प्रतिसाद के लिए अंशधारकों को पर्याप्त अवसर दिए गए हैं, इसलिए यह जरूरी नहीं है कि इसी परियोजना के लिए अंशधारकों के साथ संयुक्त सुनवाई की जाए।

8. इस मामले से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

- (i) यह मामला प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन सामान्य उपयोक्ता आधार पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि हेतु कांडला पत्तन के भीतर बर्थ सं. 7 से 9 में 100 टन अथवा अधिक के स्वामित्व वाले/किराये पर ली गई 6 एचएमसी की आपूर्ति, संस्थापन, शुरुआत, प्रचालन तथा अनुक्षण के लिए लाइसेंस प्रदान करने हेतु अधिकतम प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केपीटी से प्राप्त हुआ है।
- (ii) जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 4 जनवरी 2016 द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर सामान्य उपयोक्ता आधार पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि हेतु कांडला पत्तन के भीतर बर्थ सं. 7 से 9 में 100 टन अथवा अधिक के स्वामित्व वाले/किराये पर ली गई 6 एचएमसी की आपूर्ति, संस्थापन, शुरुआत, प्रचालन तथा अनुक्षण के लिए सेवा प्रदाता को लाइसेंस प्रदान करने हेतु मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/11/2016-केपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 पारित किया था। आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 राजपत्र सं. 157 द्वारा भारत के राजपत्र में 28 अप्रैल 2016 को अधिसूचित किया गया था।

केपीटी ने अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित एमएचसी दर अंगीकृत नहीं करने के कारण नहीं बताए थे जोकि प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन उपलब्ध विकल्पों में से एक है। पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से, 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों, जोकि प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन उपलब्ध विकल्पों में से भी एक है, को अंगीकृत करते हुए केपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव उक्त आदेश में स्वीकृत किया गया था।

अब, पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों जिनके बारे में उपर्युक्त पैरा 3.1 में बताया गया है, से उसी परियोजना के लिए संशोधित प्रस्ताव केपीटी अपने प्रस्ताव दिनांक 01 जून 2016 द्वारा दोबारा लेकर आया है और इसलिए ब्रेविटी की वजह से दोहराया नहीं गया है। पत्तन द्वारा उद्धरित प्रमुख कारण हैं कि कुछ भावी बोलीदाताओं ने स्क्रेप तथा टिम्बर कार्गो के प्रहस्तन के लिए इच्छा व्यक्त की थी जिसके लिए अतिरिक्त मर्द जैसे रोटेटर तथा 2 अतिरिक्त ग्रेब अपेक्षित हैं। इन मर्दों के लिए पूंजी लागत को मार्च 2016 आदेश में सुविचारित पूंजी लागत में नहीं लिया गया था। इसके अलावा, तीन बृहत् कार्गो समूहों अर्थात् बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और अन्य कार्गो जिसके लिए केपीटी द्वारा पहले प्रशुल्क की मांग की गई थी, में से केपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2015-16 में प्रचालक द्वारा अर्जित उच्चतम उत्पादकता के आधार पर प्रस्तावित बताई गई ग्यारह कार्गो मर्दों के प्रत्येक के लिए प्रहस्तन दर के आधार पर तथा मै0 बीसीजी द्वारा पत्तन को सुझाई गई कार्यपद्धति के आधार पर अधिकतम प्रशुल्क की मांग की है।

केपीटी द्वारा उद्धरित कारणों से, प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन और 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए 100 टन एमएचसी तथा अधिक के लिए अधिकतम प्रशुल्क प्राप्त करने के लिए पत्तन द्वारा दाखिल किया गया मौजूदा प्रस्ताव लिया गया है।

केपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि पिछली कार्यवाहियों के दौरान, किसी भी उपयोक्ता ने स्क्रेपों तथा टिम्बर कार्गो के प्रहस्तन की क्षमता वाली ग्रेबों की लागत को शामिल किए जाने का मुद्दा नहीं उठाया था। इस संदर्भ में, तथ्यात्मक स्थिति सामने लानी है कि केपीटी के पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 04 जनवरी 2016 पर कार्यवाहियों के दौरान, मै0 बालाजी हैवी लिफ्टर प्रा0 लिमिटेड ने 17 फरवरी 2016 को हुई संयुक्त सुनवाई में बताया था कि प्रस्ताव में सुविचारित ग्रेब सभी प्रकार के कार्गो अर्थात् लकड़ी के लट्टे, स्लेग आदि के लिए उपयुक्त नहीं है, और इसलिए केपीटी द्वारा सुविचारित लागत पूंजी सही नहीं है। केपीटी ने उस समय प्रतिसाद नहीं दिया था। इसके अलावा किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता एसोिएशन/भावी बोलीदाताओं ने टिम्बर प्रहस्तन हेतु अतिरिक्त ग्रेब का बिन्दु नहीं उठाया था जैसाकि केपीटी द्वारा सही बताया गया था।

(iii) **एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता:**

(क) बृहत तीन कार्गो समूहों जिनके लिए केपीटी द्वारा पहले प्रशुल्क की मांग की गई थी, के स्थान पर पत्तन ने अब ग्यारह कार्गो मर्दों की मांग की है। मार्च 2016 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमएचसी हेतु अधिकतम दर शुष्क बल्क कार्गो 13500 टन/दिन, ब्रेक बल्क कार्गो 6400 टन/दिन और अन्य कार्गो 3750 टन/दिन प्रहस्तन दर पर विचार किया गया था।

वर्तमान प्रस्ताव में, पत्तनने “अन्य बल्क कार्गो” और “अन्य ब्रेक बल्क कार्गो” के लिए क्रमशः 13507/टन दिन तथा 6401 टन/दिन प्रहस्तन दर पर विचार किया था जोकि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित से अधिक है। लौह अयस्क, नमक, ताप कोयला जैसे बल्क कार्गो के मामले में, सुविचारित प्रहस्तन दर 13500 टन/दिन से उच्चतर है। पत्तन ने इस ताप कोयला, उर्वरक, नमक, खाद्यान्न, मेट कोक, पेट कोक, लौह अयस्क, जिप्सम, एमओपी के मामले में स्पष्ट किया है कि बीसीजी ने उपर्युक्त कार्गो के मामले में बीसीजी द्वारा सुझाई गई प्रति घंटा प्रहस्तन दरों तथा प्रति घंटा प्रहस्तन दरों की गणना करने की कार्यपद्धति सुझाई थी जिसपर प्रशुल्क गणना के समय विचार किया गया है। परियोजना कार्गो के संबंध में, यह देखा गया है कि पत्तन ने मार्च 2016 आदेश के अनुसार लागू किए गए 3750 टन/दिन के स्थान पर 4200 टन/दिन की सुधार की गई प्रहस्तन दर पर विचार किया है। शरेडेड स्क्रेप तथा हाइ मेल्टिंग स्क्रेप के लिए, केपीटी ने बताया है कि शरेडेड स्क्रेप के लिए वास्तविक प्रति घंटा प्रहस्तन दर कम है। इसलिए, जलयान की क्रेन द्वारा अर्जित कार्यनिष्पादन के मद्देनजर, 375 एमटीपीएच की बजाय 476 एमटीपीएच पर विचार किया गया है। एचएमएस के संबंध में, केपीटी ने राय व्यक्त की है कि प्रहस्तन दर शरेडेड स्क्रेप के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं हो सकती। वैसे 240 टन/घंटा आधार पर केपीटी द्वारा विचार किया गया है। स्टील तथा लकड़ी के लट्टे के संबंध में, केपीटी ने मै0 बीसीजी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार अर्जित प्रहस्तन दर में 30 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है।

मार्च, 2016 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित कार्गो वार प्रहस्तन दर के सापेक्ष मौजूदा प्रस्ताव में केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दर नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र.सं.	कार्गो प्रकार	मार्च 2016 आदेश में सुविचारित प्रहस्तन दर (टन/दिन)	मौजूदा प्रस्ताव में केपीटी द्वारा अब प्रस्तावित प्रहस्तन दर (टन/दिन)
क	बल्क कार्गो	13500	क. बल्क कार्गो
			(i). खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक
			(ii). अन्य बल्क कार्गो
			(iii). ताप कोयला
			(iv). नमक तथा लौह अयस्क
			(v). जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)
ख	ब्रेक बल्क कार्गो	6400	ख. ब्रेक बल्क कार्गो
			(i). अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
			(ii). स्टील कोइलें
ग.	अन्य कार्गो	3750	ग. अन्य कार्गो
			(i). शरेडेड स्क्रेप
			(ii). परियोजना कार्गो
			(iii). हवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस)
			(iv). लकड़ी के लट्टे

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक दो समूहों (क) शुष्क बल्क तथा (ख) ब्रेक बल्क के लिए है। शुष्क बल्क कार्गो के अधीन, दिशानिर्देश दो कार्गो श्रेणियों अर्थात् (1) खाद्यान्न तथा उर्वरक और (2) कोयला, चूनापत्थर, खनिज तथा दो कार्गो मर्दों अर्थात् स्टील तथा बैग वाला कार्गो एवं अन्य के लिए ब्रेक बल्क के अधीन निर्धारित करते हैं। अन्य महापत्तन न्यासों में एमएचसी हेतु निर्धारित प्रशुल्क तीन बृहत् श्रेणियों शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क एवं अन्य कार्गो के लिए है।

बृहत् कार्गो समूहों जिनके लिए 2008 दिशानिर्देशों में प्रतिमानक निर्धारित किए गए हैं, के स्थान पर, केपीटी का प्रस्ताव ग्यारह कार्गो मर्दों के लिए परिकल्पित किया गया है जिन्हें कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करते हुए उपर्युक्त तालिका में शुष्क बल्क (5 कार्गो मर्दों), ब्रेक बल्क (2 मर्दों) तथा अन्य कार्गो (4 मर्दों) में वर्गीकृत किया गया है।

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि ताप कोयला, नमक, लौह अयस्क के लिए केपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर मार्च 2016 प्रशुल्क आदेश में सुविचारित प्रहस्तन दर से उच्चतर है; अन्य बल्क कार्गो के लिए यह मार्च 2016 आदेश में सुविचारित प्रहस्तन दर के बराबर है; खाद्यान्नों, पेट कोक, मेट कोक तथा जिप्सम, उर्वरक के लिए

केपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर से कम है। ब्रेक बल्क और अन्य कार्गो के अधीन कार्गो मर्दों के लिए, केपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर एक कार्गो मद टिम्बर के सिवाय मार्च, 2016 प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर से उच्चतर पाई गई है। यह दिखाई देता है कि चूंकि विभिन्न कार्गो मर्दों की विभिन्न सघनता हो सकती है, केपीटी ने विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए विभिन्न उत्पादकता स्तर का प्रस्ताव किया है जोकि प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए बीसीजी की अनुशंसा पर आधारित बताया गया है। केपीटी द्वारा नए सिरे से शामिल किए गए विभिन्न कार्गो समूहों द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर बीसीजी के सुझाव/अनुशंसा पर आधारित बताया गया है जिसपर पूर्णतः विश्वास किया गया है।

(ख) जैसाकि आदेश सं. टीएमपी/11/2016—केपीटी दिनांक 30 मार्च, 2016 पारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित, केपीटी ने 4000 कार्य घंटों पर विचार करते हुए एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता का मूल्यांकन किया है। यहां तक कि ईंधन लागत भी 4000 कार्य घंटों पर केपीटी द्वारा अनुमानित की गई है जोकि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए निर्धारित घंटों के अनुसार है। अतः, केपीटी द्वारा सुविचारित 4000 घंटों को स्वीकार किया गया है।

(ग) उपर्युक्त के आधार पर, एक 124 टन एमएचसी की सर्वोत्तम क्षमता शरेडेड स्क्रेप के लिए 19,04,000 टन प्रतिवर्ष है, परियोजना कार्गो के लिए 10,00,000 टन प्रतिवर्ष, अन्य बल्क कार्गो के लिए 32,16,000 टन प्रतिवर्ष, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 15,24,000 टन प्रतिवर्ष, हैवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस) के लिए 9,60,000 टन प्रतिवर्ष, ताप कोयला के लिए 34,52,000 टन प्रतिवर्ष, नमक तथा लौह अयस्क के लिए 36,92,000 टन प्रतिवर्ष, खाद्यान्नों, पेट कोक तथा मेट कोक के लिए 21,44,000 टन प्रतिवर्ष, स्टील कोइलों के लिए 24,56,000 टन प्रतिवर्ष, जिप्सम, एमओपी तथा उर्वरक (डीएपी+यूरिया) के लिए 29,76,000 टन प्रतिवर्ष और लकड़ी के लट्टे के लिए 7,56,000 टन प्रतिवर्ष केपीटी द्वारा यथा मूल्यांकित की गई है जिसपर विचार किया गया है।

(घ) भावी बोलीदाताओं में से एक, गौतम फ्रेट प्राइवेट लिमिटेड (जीएफपीएल) ने बताया था कि विभिन्न प्रकार के कार्गो का प्रतिदिन प्रहस्तन करने के लिए कार्यनिष्पादन मानक अवास्तविक हैं और अर्जित नहीं किए जा सकें तथा इस प्रकार किसी प्रशुल्क को अंतिम रूप दिए जाने से पहले जोकि पूरी तरह से इन अनुमान पर आधारित है, जीएफपीएल द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रतिदिन प्रहस्तन दरों के अधोमुखी संशोधन पर विचार करने की जरूरत है।

इस संबंध में, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि विभिन्न घटकों के लिए कार्यनिष्पादन मानकों को मै0 बोस्टन कंसलटेंसी जो इस परियोजना में सक्रियता से शामिल है, द्वारा दिए गए सुझावों, आगतों तथा कार्यपद्धति के आधार पर अंतिम रूप दिया गया है। कार्यनिष्पादन मानक और प्रतिदिन प्रहस्तन दरों में किसी कटौती से क्रेन किराया प्रभारों में वृद्धि होगी। कार्यनिष्पादन मानक तथा प्रतिदिन प्रहस्तन दरों को सभी संभव पहलुओं को ध्यान में रखते हुए अंतिम रूप दिया गया है। उपर्युक्त स्पष्टीकरण के आधार पर, केपीटी द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दरें जोकि मै0 बोस्टन कंसलटेंसी द्वारा दिए गए सुझावों, आगतों तथा कार्यपद्धति पर आधारित है, और पत्तन द्वारा अर्जित उत्पादकता स्तर पर आधारित बताया गया है, जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन द्वारा यथा सुविचारित प्रहस्तन दरों पर विश्वास किया गया है।

केपीटी ने टिप्पणियों को अंतिम रूप देते समय बयान दिया था कि बीसीजी ने केपीटी के साथ चर्चाओं के दौरान कहा था कि केपीटी हेतु प्रहस्तन दर के लिए उनके द्वारा अनुशंसित कार्यपद्धति बीसीजी द्वारा टीएमपी को प्रस्तावित की गई है। इस संबंध में, यह स्पष्ट करना है कि इस प्राधिकरण के कार्यालय अभिलेखों में इस तरह का कुछ नहीं है।

(iv) पूंजी लागत:

(क) केपीटी ने आठ कार्गो मर्दों अर्थात् (1) परियोजना कार्गो, (2) अन्य बल्क कार्गो, (3) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, (4) ताप कोयला, (5) नमक, लौह अयस्क (6) खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक (7) स्टील कोइलों (8) जिप्सम, एमओपी, उर्वरकों (डीएपी+यूरिया) के लिए एक 45 सीबीएम ग्रैब के साथ 124 टन के एक एमएचसी की लागत, 55 सीबीएम तथा 30-40 सीबीएम की अतिरिक्त 2 ग्रैबों को शामिल करते हुए रु0 46.50 करोड़ की कुल पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। उपर्युक्त आठ कार्गो मर्दों के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित पूंजी लागत आदेश सं. टीएमपी/11/2016—केपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 में अनुमोदित कैपेक्स के अनुसार है और इसलिए अब भी विचार किया गया है।

केपीटी ने रु0 44.48 करोड़ की पूंजी लागत पर विचार किया है और लकड़ी के लट्टों के लिए पत्तन ने एचएमएस तथा शरेडेड स्क्रेप एवं हैवी मेल्टिंग स्क्रेप का प्रहस्तन करने के लिए अन्य अनुषंगी उपस्कर की रु0 46.12 करोड़ की पूंजी लागत पर विचार किया है। इन कार्गो मर्दों के लिए पूंजी लागत में संशोधन आठ कार्गो मर्दों हेतु रु0 46.50 करोड़ की पूंजी लागत में सुविचारित रु0 2.26 करोड़ की ग्रैब लागत के स्थान पर रु0 0.7492 करोड़ की दर से इस कार्गो पर विचार किया गया है। इसके अलावा, लकड़ी लट्टे के लिए, भावी बोलीदाताओं द्वारा कही गई बातों के आधार पर, पत्तन ने रोटेटर की लागत को शामिल किया था। केपीटी ने विस्तृत गणना भेजी थी और यूरो में पूंजी लागत दर्शाते हुए दस्तावेजी साक्ष्य भेजा था तथा सीमाशुल्क ड्यूटी के लिए 27 प्रतिशत पूंजी लागत पर भी विचार

किया था। केपीटी अन्य मदों के लिए मार्च 2016 आदेश में यथा सुविचारित 1 यूरो — ₹ 75.68 की विनिमय दर पर विचार करते हुए इन मदों हेतु पूंजी लागत पर पहुंचा है। केपीटी द्वारा यथा सुविचारित पूंजी लागत पर विश्वास किया गया है।

- (ग) केपीटी ने 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार विविध पूंजी लागत रूप में पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विचार किया गया है तथा जैसाकि अन्य मामलों के संबंध में अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विचार किया गया है। अतः, इस मामले में भी इसकी अनुमति दी गई है।

- (v) प्रचालन लागत:

- (क) ईंधन:

केपीटी ने 70 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन उपभोग लागत पर विचार किया है तथा 4000 घंटे प्रतिवर्ष हेतु ₹ 55.10 प्रति लिटर की दर से डीजल की इकाई कीमत पर विचार करते हुए ईंधन लागत ₹ 1.54 करोड़ अनुमानित की गई है। यह मार्च 2016 आदेश अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित के समान है।

- (ख) मरम्मतें और अनुरक्षण लागत, बीमा लागत तथा अन्य व्यय केपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत के 5 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। यह अन्य महापत्तन न्यासों में उपर्युक्त व्ययों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित प्रतिशतों के अनुसार पाया गया है। मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार उपस्कर की लागत पर 10 प्रतिशत की दर से केपीटी द्वारा परिकलित किया गया है और अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसार है तथा यह पिछले मार्च 2016 आदेश के अनुसार भी है।

आठ कार्गो मदों के लिए मरम्मतों एवं अनुरक्षण लागत, बीमा लागत, अन्य व्ययों एवं मूल्यहास के अनुमान इस प्राधिकरण द्वारा मार्च 2016 आदेश अनुमोदित करते समय तीन बृहत् कार्गो समूहों हेतु एआरआर का अनुमान लगाने में इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित के समान हैं। तीन कार्गो मदों अर्थात् शरेडेड स्क्रैप, एचएमएस तथा लकड़ी लट्ठा के संबंध में, मरम्मतों एवं अनुरक्षण लागत, बीमा लागत और अन्य व्ययों का अनुमान केवल इस वजह से मार्च 2016 आदेश में सुविचारित अनुमानों से थोड़ा भिन्न है कि मौजूदा प्रस्ताव में इन तीन कार्गो मदों हेतु केपीटी द्वारा संशोधित पूंजी लागत पर विचार किया गया है। ये लागत मदें केपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित की गई हैं।

- (घ) लाइसेंस शुल्क:

केपीटी ने ₹ 32.40 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह राशि ₹ 0.02 करोड़ प्रतिवर्ष (अर्थात् ₹ 32.40 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह * 600 वर्ग मी. * 12 माह) के लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। यह अनुमान आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा यथा सुविचारित के समान है।

- (ङ) बालाजी हैवी लिफ्टर्स प्रा० लि० (बीपीएलपीएल) ने बताया है कि केपीटी को देय रॉयल्टी प्रभारों पर विचार किया जाना चाहिए। 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.5.5 के अनुसार केपीटी द्वारा सही बताया गया है कि लाइसेंसदाता प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्रचालन व्यय का घटक नहीं हो सकता। बीपीएलपीएल द्वारा किया गया अनुरोध इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार नहीं है।

- (vi) केपीटी द्वारा सुविचारित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।

- (vii) इस प्रकार, केपीटी द्वारा यथा प्रेषित लघु लागत विवरण पर विचार किया गया है। लागत विवरण अनुबंध-1 रूप में संलग्न किया गया है। लागत विवरण के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा, जोकि वार्षिक प्रचालन लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का कुल जोड़ केपीटी द्वारा यथा अनुमानित शरेडेड स्क्रैप तथा हैवी मेल्टिंग स्क्रैप के लिए ₹ 18.01 करोड़ और लकड़ी लट्ठे के लिए ₹ 18.63 करोड़ परिगणित होता है। आठ कार्गो मदों अर्थात् (1) परियोजना कार्गो, (2) अन्य बल्क कार्गो, (3) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, (4) ताप कोयला, (5) नमक, लौह अयस्क (6) खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक (7) स्टील कोइलों (8) जिप्सम, एमओपी, उर्वरकों (डीएपी+यूरिया) के लिए केपीटी द्वारा सुविचारित ₹ 18.78 करोड़ की वार्षिक राजस्व अपेक्षा का अनुमान आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 में तीन बृहत् कार्गो समूहों हेतु एमएचसी के लिए अधिकतम प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए यथा सुविचारित के समान है। केपीटी द्वारा अनुमानित कार्गो वार एआरआर पर विचार किया गया है। केपीटी द्वारा अनुमानित कार्गो वार एआरआर पर विचार किया गया है।

- (viii) (क) पत्तन ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए ग्यारह कार्गो मदों हेतु मानक क्षमता कार्गो वार मूल्यांकित मानक क्षमता पर अनुमानित एआरआर को बांटा है। पत्तन ने मार्च 2016 आदेश में यथा सुविचारित 95.91 प्रतिशत और 4.09 प्रतिशत की दर से विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार किया है। तटीय रियायत का प्रभाव प्रशुल्क निर्धारित करने के समय इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार विदेशी कार्गो हेतु प्रस्तावित दर पर पहुंचने के समय केपीटी द्वारा सुविचारित किया गया है।

ताप कोयला तथा लौह अयस्क के संबंध में, यह देखा गया है कि पत्तन ने विदेशी कार्गो के लिए प्रस्तावित दर के 60 प्रतिशत पर तटीय कार्गो हेतु रियायती दर का प्रस्ताव किया है और विदेशी कार्गो हेतु दर पर पहुंचने के समय

तटीय रियायत के प्रभाव को लिया गया है। ये दो कार्गो समूह सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय रियायत हेतु हकदार नहीं हैं। इसलिए, इन दो कार्गो मर्दों के लिए दर पर पहुंचने के समय उपयुक्त सुधार किया गया है। इस संशोधन के परिणामस्वरूप, केपीटी द्वारा प्रस्तावित विदेशी कार्गो हेतु रु0 59.23/टन और तटीय कार्गो के लिए रु0 35.54/टन के स्थान पर विदेशी तथा तटीय कार्गो दोनों के लिए 14498 टन/दिन की उत्पादकता हेतु ताप कोयले की दर रु0 54.40/टन होती है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय कार्गो के लिए विदेशी कार्गो हेतु रु0 51.71/टन तथा तटीय कार्गो के लिए रु0 31.03/टन के स्थान पर विदेशी तथा तटीय कार्गो दोनों के लिए 15506 टन/दिन की उत्पादकता हेतु लौह अयस्क की दर रु0 50.87/टन होती है। अन्य कार्गो मर्दों के लिए, केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई है।

(ख) केपीटी ने बताया है कि परियोजना कार्गो का प्रहस्तन कार्गो के भार की बजाय कार्गो के परिमाण पर निर्भर करता है और इसलिए पत्तन ने प्रति सीबीएम पर परियोजना कार्गो के लिए दर का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सर्वोत्तम क्षमता और केपीटी द्वारा निर्धारित प्रस्तावित दर टनभार आधार पर निर्धारित की गई है। जबकि पत्तन दर प्रति टन आधार पर निर्धारित की है, पत्तन ने बताया है कि वह प्रति टन से प्रति सीबीएम आधार तक दर के परिवर्तन के तदनुकूपी समायोजन किए बिना सीबीएम आधार पर दर वसूल करने का प्रस्ताव करता है। टन से घन मीटर आधार में परिवर्तित करने हेतु कोई मानक परिवर्तन कारक उपलब्ध नहीं है। ऐसी स्थिति में, और चूंकि परियोजना कार्गो प्रहस्तन हेतु दर प्रति टन आधार पर निर्धारित की गई है, यह उपयुक्त पाया गया है कि दर प्रति टन आधार पर निर्धारित की जाए। यदि केपीटी अभी भी प्रति सीबीएम आधार पर दर चाहता है तो टन से घन मीटर में उपयुक्त परिवर्तन कारक लागू करते हुए केवल इस मद की समीक्षा हेतु लेकर आ सकता है।

(ग) प्रत्येक कार्गो मर्दों हेतु सुविचारित प्रहस्तन दर के स्थान पर केपीटी द्वारा निर्धारित और उपर्युक्त कारणों से ताप कोयला तथा लौह अयस्क हेतु दर में संशोधन के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

केपीटी द्वारा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित			
कार्गो	प्रहस्तन दर टन/दिन	विदेशी कार्गो (रु0 प्रति टन में)	तटीय कार्गो (रु0 प्रति टन में)
(i). शरडेड स्क्रैप	14498	96.16	57.70
(ii). परियोजना कार्गो	4200	190.92 *	114.55*
(iii). अन्य बल्क कार्गो	13507	59.37	35.62
(iv). अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	6401	125.28	75.17
(v). हैवी मेल्टिंग स्क्रैप (एचएमएस)	4032	190.72	114.43
(vi). ताप कोयला	14498	54.40 (केपीटी – 55.31)	54.40 (केपीटी – 33.19)
(vii). (क). नमक	15506	51.71	31.03
(ख). लौह अयस्क		50.87 (केपीटी – 51.71)	50.87 (केपीटी – 51.71)
(viii). खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक	9005	89.05	53.43
(ix). स्टील कोइलें	10315	77.74	46.64
(x). जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)	12499	64.15	38.49
(iv). लकड़ी लट्टे	3175	250.53	150.32

* परियोजना कार्गो के लिए, केपीटी ने बताया है कि दर प्रति सीबीएम आधार पर है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से प्रति टन आधार पर है।

(ix) केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क उपर्युक्त पैरा 9 (xi) (क) में यथा दी गई प्रहस्तन दर/दिन के साथ बेंचमार्क है जो आधार दर बनाता है। प्रहस्तन दर के बेंचमार्क स्तर के लिए लागत विवरण में केपीटी द्वारा निर्धारित दर 124 टन एमएचसी के संदर्भ में है। तथापि, केपीटी के प्रस्ताव में कहा गया है कि अनुमोदन 100 टन क्षमता अथवा अधिक की एमएचसी के लिए है। पत्तन ने 100 टन एमएचसी के लिए पृथक दर प्रस्तावित नहीं की है तथा यह मामला आदेश सं. टीएएमपी/11/2016-केपीटी दिनांक 30 मार्च 2016 से संव्यवहारित किया गया है। उक्त आदेश के पैरा (xiii) में उद्धरित कारणों से, यह प्राधिकरण स्लैब वार दर के साथ 124 टन एमएचसी के लिए अधिकतम दर अनुमोदित करता है जो 100 टन एमएचसी के लिए भी दर उपलब्ध करवाएगी। ऐसी स्थिति में, आदेश 30 मार्च 2016 में निर्धारित यह टिप्पणी दी गई है कि 124 टन एमएचसी हेतु दर का निर्धारण कांडला पत्तन न्यास को 100 टन एमएचसी की तैनाती की अनुमति देने से नहीं रोकता है। यदि 100 टन एमएचसी की अनुमति दी जाती है, 100 टन एमएचसी के लिए आधार दर प्रत्येक कार्गो मद के लिए प्रथम स्लैब में दर्शाई गई दर है।

प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि बीओटी रियायत करार के रास्ते के अलावा खंड 42(3) के अधीन प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क होना चाहिए।

केपीटी ने आधार दर में 5 प्रतिशत वृद्धि द्वारा पुरस्कार प्रस्तावित करते हुए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्तावित किया है यदि अर्जित कार्यनिष्पादन प्रत्येक कार्गो समूहों के लिए बैच मार्क स्तर से 1000 टन उच्चतर है। यह वीपीटी, पीपीटी तथा एनएमपीटी जैसे अन्य महापत्तनों में एमएचसी के लिए प्रशुल्क का निर्धारण और आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 के अनुसार है।

- (x) केपीटी ने विदेशगामी पोत, तटीय पोत और प्रतिदिन से संबंधित परिभाषाओं के साथ पूर्ण रूप से दरमानों का प्रस्ताव किया है। केपीटी द्वारा परिभाषित शर्तें एमएचसी हेतु दर अनुसूची में प्रयोग नहीं की जाती हैं। यह भी प्रासंगिक है कि एमएचसी के लिए दर निर्धारित करते समय, केवल 10 वर्षों के लिए लाइसेंस आधार पर अंतरलदाई प्रचालन हेतु इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर सहित एनएमपीटी, पीपीटी आदि जैसे अन्य महापत्तन न्यासों में बीओटी व्यवस्था से इतर प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं के लिए एमएचसी हेतु दर निर्धारित करते समय दरों को शासित करने वाली निबंधन एवं शर्तें निर्धारित की जाती हैं। यही दृष्टिकोण वर्तमान मामले में भी अनुसरित किया गया है।
- (xi) बीएचएलपीएल ने कहा है कि प्रस्तावित खंड कि एमएचसी की खराबी/गैर-कार्यनिष्पादन की वजह से पोत के स्थानांतरण के मामले में, पोत के स्थानांतरण प्रभार और भारतीय रु० 1,00,000 का अतिरिक्त जुर्माना क्रेन स्वामियों से वसूल किया जाएगा, पिछली चर्चाओं के बाद नए निविदा में हटाया जाना था। इस संबंध में, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि जुर्माना खंड इस तथ्य के लिए औचित्यपरक लगता है कि कार्गो की लदाई तथा उतराई क्रेनों की कुशलता पर निर्भर करती है। प्रचालन के दौरान क्रेन की किसी खराबी के होने पर पोतों को अन्य बर्थ में स्थानांतरित करने की आवश्यकता होती जिसपर पोत एजेंट को अतिरिक्त लागत देनी पड़ती है जिसकी क्षतिपूर्ति किए जाने की जरूरत है और जुर्माना प्रचालक से वसूला जाना चाहिए क्योंकि ऐसी किसी घटना से पत्तन की उत्पादकता कम होती है। इसके अलावा, यही प्रावधान एमएचसी के लाइसेंसिकरण हेतु पीपीटी, वीपीटी आदि के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के संदर्भ में उपलब्ध है।
- (xii) उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.3 के अनुसार, उन सेवाओं के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क स्वतः सूचकांकन के अधीन होगा जैसाकि दूसरे वर्ष से आगे इन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में निर्धारित किया गया है। केपीटी ने टिप्पणी प्रस्तावित की है कि एक वर्ष के पूरा होने के बाद, प्रशुल्क सीमाओं को उत्पादकता के बैचमार्क स्तर की उपलब्धि के अधीन प्रशुल्क नीति, 2016 के खंड 2.8 के अनुसार 1 जनवरी 2016 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति की लागत को पूरा करने के लिए सूचकांकित किया जाएगा। इस टिप्पणी में यह भी कहा गया है कि उत्पादकता का बैचमार्क स्तर एक वर्ष में प्रहस्तित कुल कार्गो वार टनभार तत्संबंधी कार्गो समूह के लिए कार्गो वार लगे कुल समय से विभाजित करते हुए परिकलित किया जाना है। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। केपीटी द्वारा प्रस्तावित उक्त टिप्पणी एनएमपीटी में एमएचसी हेतु अनुमोदित टिप्पणी से है और केपीटी हेतु मार्च 2016 में अनुमोदित किया गया था।
- केपीटी द्वारा प्रस्तावित एमएचसी हेतु दरों की अनुसूची को शासित करने वाली अन्य टिप्पणियां मार्च 2016 आदेश में एमएचसी हेतु यथा निर्धारित के समान है जिसपर उक्त आदेश में विस्तार से संव्यवहार किया गया है। अतः केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणियां निर्धारित की गई हैं।
- (xiii) 2015 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों को लागू करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 3.8 3 वर्षों की अवधि के लिए प्रशुल्क का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। सामान्यतः, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले दरमान की वैधता तीन वर्ष होती है ताकि पत्तन वैधता अवधि की समाप्ति के बाद तत्समय प्रचलित पैरामीटरों के अनुसार नया प्रस्ताव जमा करने का अवसर प्राप्त कर सके।

वर्तमान मामले में, केपीटी 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करने के रास्ते प्राधिकृत सेवा प्रदाता को परिकल्पित करता है। पत्तन ने एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में पारित इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगी और ऊपर यथा स्पष्ट, सूचकांकन के अधीन, दस वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेंगी। यहां पर यह कहना भी प्रासंगिक है कि केओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली अंतरलदाई सुविधा दूसरे वर्ष से आगे से दर में वार्षिक सूचकांकन हेतु खंड के साथ 10 वर्षों की अवधि हेतु दर अनुमोदित की थी। इसलिए, केपीटी द्वारा प्रस्तावित उक्त टिप्पणी, जोकि केपीटी की इसी परियायेजना के लिए मार्च 2016 में अनुमोदित टिप्पणी एवं केओपीटी आदेश के अनुसार है, निर्धारित की गई है।

9.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण 124 टन एमएचसी के लिए अधिकतम प्रशुल्क अनुमोदित करता है जो **अनुबंध-II** में संलग्न दरमानों में टिप्पणी (i) द्वारा प्रथम स्लैब में 100 टन एमएचसी के लिए भी प्रशुल्क उपलब्ध करवाता है।

9.2. अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से लागू होंगी और जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, सूचकांकन के अधीन, दस वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेंगी।

9.3. एमएचसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर अधिकतम दर है तथा किसी सेवा प्रदाता विशेष के संदर्भ के बिना पत्तन में ऑफर की गई चिह्नित सुविधा/सेवा हेतु पत्तन में सामान्य रूप से लागू होगी। पत्तन न्यास को प्राधिकृत करने की व्यवस्था में जरूरी शर्त सहित उपयुक्ततः यह सुनिश्चित करना चाहिए कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता तत्संबंधी कार्गो समूह के लिए निर्धारित अधिकतम दर से अधिक प्रभार की वसूली नहीं करें।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/16(246)]

अनुबंध - I

सामान्य उपयोक्ता आधार पर प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि हेतु कांडला पत्तन न्यास में बर्थ सं. 7 से 9 में 124 टन मोबाइल हारबर क्रेन के लिए संशोधित किराया प्रभारों का निर्धारण

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा प्रस्तावित और टीएमपी द्वारा सुविचारित प्रशुल्क				
		शरेडेड स्क्रेप	परियोजना कार्गो	अन्य बल्क कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	हैवी मेल्टिंग सैंप (एचएमएस)
		1	2	3	4	5
I	सर्वोत्तम क्षमता					
(i)	कार्गो हिस्सेदारी	100%	100%	100%	100%	100%
(ii)	कार्गो प्रहस्तन दर टनों में प्रतिदिन	7997	4200	13507	6401	4032
(iii)	कार्गो प्रहस्तन दर टनों में प्रति घंटा (ii/24 घंटे * 70% = 16.8 घंटे)	476	250	804	381	240
(iv)	कुल कार्य घंटे एक वर्ष में	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	अलग-अलग कार्गो क्षमता	1904000	1000000	3216000	1524000	960000
(vi)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (लाख टनों में)	19.04	10	32.16	15.24	9.6
(vii)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (मिलियन टनों में)	1.90	1.00	3.22	1.52	0.96
II	पूंजी लागत					
(i)	45 सीबीएम की एक ग्रेब के साथ 124 टन मोबाइल हारबर क्रेनों की लागत [€ 3808000 * ₹ 75.68]	288189440	288189440	288189440	288189440	288189440
(ii)	अतिरिक्त ग्रेबों की लागत [(€ 158799+140000) * ₹ 75.68] = ₹ 226.13 लाख शरेडेड स्क्रेप (एसएस), हैवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस) तथा लकड़ी लट्ठे से इतर कार्गो के लिए स्क्रेप एसएस तथा एचएमएस के लिए 2 ग्रेबों की लागत [€ 99000 * 75.68] = ₹ 74.92 लाख	7492320	22613108	22613108	22613108	7492320
(iii)	पावर बुस्टर की लागत (€ 500520) * ₹ 75.68] = ₹ 378.79 लाख लकड़ी लट्ठे से इतर सभी कार्गो के लिए	37879354	37879354	37879354	37879354	37879354
(iv)	एचएमपी की लागत के 27 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी [मद II(i) से II(iii) पर 27 प्रतिशत]	90061501	94144114	94144114	94144114	90061501
(v)	मद सं. II(i) से II(iv) में 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत	21181131	22141301	22141301	22141301	21181131
	कुल पूंजी लागत [II(i) से II(v)]	444803745	464967316	464967316	464967316	444803745
	कुल पूंजी लागत (₹ करोड़ों में)	44.48	46.50	46.50	46.50	44.48
III	प्रचालन लागत प्रतिवर्ष					
		(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)
(i)	ईंधन लागत: (70 लिटर प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹ 55.10 प्रति लिटर)	1.54	1.54	1.54	1.54	1.54
(ii)	पूंजी लागत पर 5 प्रतिशत की दर से अनुरक्षण तथा मरम्मत	2.22	2.33	2.33	2.33	2.22
(iii)	पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत की दर से बीमा	0.44	0.47	0.47	0.47	0.44
(iv)	मूल्यहास: (पूंजी लागत का 10 प्रतिशत)	4.45	4.65	4.65	4.65	4.45
(v)	लाइसेंस शुल्क (₹ 32.40 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह * 600 वर्ग मी. * 12 माह)	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
(vi)	पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्यय	2.22	2.33	2.33	2.33	2.22
	कुल प्रचालन लागत [जोड़ III(i) से III(vi)]	10.89	11.34	11.34	11.34	10.89
IV	नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाम	7.12	7.44	7.44	7.44	7.12

V	अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा:					
	(क). कुल प्रचालन लागत	10.89	11.34	11.34	11.34	10.89
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	7.12	7.44	7.44	7.44	7.12
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा	18.01	18.78	18.78	18.78	18.01
VI	प्रशुल्क प्रति मी.ट.	रिडेड स्क्रेप	परियोजना कार्गो	अन्य बल्क कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	हैवी मेल्टिंग सैंप (एचएमएस)
	(क). कुल वार्षिक अपेक्षा (रु० करोड़ों में)	18.01	18.78	18.78	18.78	18.01
	(ख). क्षमता टनों में	1904000	1000000	3216000	1524000	960000
	(ग). लागत प्रति मी.ट. (रु० में)					
	(i) केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित : (विदेशी)	96.16	190.92	59.37	125.28	190.72
	(तटीय)	57.70	114.55	35.62	75.17	114.43
	(i) टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित: (विदेशी)	96.16	190.92	59.37	125.28	190.72
	(तटीय)	57.70	114.55	35.62	75.17	114.43

अनुबंध-1

सामान्य उपयोक्ता आधार पर प्रहस्तन के लिए 10 वर्षों की अवधि हेतु कांडला पत्तन न्यास में बर्थ सं. 7 से 9 में 124 टन मोबाइल हारबर क्रेन के लिए संशोधित किराया प्रसारों का निर्धारण

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा प्रस्तावित और टीएमपी द्वारा सुविचारित प्रशुल्क					
		ताप कोयला	नमक, लौह अयस्क	खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक	स्टील कोइल	जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)	लकड़ी लट्ठा
		6	7	8	9	10	11
I	सर्वोत्तम क्षमता						
(i)	कार्गो हिस्सेदारी	100%	100%	100%	100%	100%	100%
(ii)	कार्गो प्रहस्तन दर टनों में प्रतिदिन	14498	15506	9005	10315	12499	3175
(iii)	कार्गो प्रहस्तन दर टनों में प्रति घंटा	863	923	536	614	744	189
(iv)	कुल कार्य घंटे एक वर्ष में	4000	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	अलग-अलग कार्गो क्षमता	3452000	3692000	2144000	2456000	2976000	756000
(vi)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (लाख टनों में)	34.52	36.92	21.44	24.56	29.76	7.56
(vii)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (मिलियन टनों में)	3.45	3.69	2.14	2.46	2.98	0.76
II	पूँजी लागत						
(i)	45 सीबीएम की एक ग्रेब के साथ 124 टन मोबाइल हारबर क्रेनों की लागत [€ 3808000* रु० 75.68]	288189440	288189440	288189440	288189440	288189440	288189440
(ii)	अतिरिक्त ग्रेबों की लागत [(€ 158799+140000)* रु० 75.68] = रु० 226.13 लाख लकड़ी लट्ठे हेतु 2 ग्रेबों की लागत से इतर कार्गो के लिए [€ 99000 * 75.68] = रु० 74.92 लाख	22613108	22613108	22613108	22613108	22613108	7492320

(iii)	पावर बूस्टर की लागत (€ 500520)* ₹ 75.68] = ₹ 378. 79 लाख लकड़ी लट्टे से इतर सभी कार्गो के लिए पावर बूस्टर+रोटेटर की लागत (€ 500520+162024)* ₹ 75.68] =501.41 लाख लकड़ी लट्टे के लिए	37879354	37879354	37879354	37879354	37879354	50141330
(iv)	एचएमसी की लागत के 27 प्रतिशत की दर से सीमाशुल्क ड्यूटी [मद II(i) से II(iii) पर 27 प्रतिशत]	94144114	94144114	94144114	94144114	94144114	93372234
(v)	मद सं. II(i) से II(iv) में 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत	22141301	22141301	22141301	22141301	22141301	21959766
	कुल पूंजी लागत [II(i) से II(v)]	464967316	464967316	464967316	464967316	464967316	461155090
	कुल पूंजी लागत (₹ करोड़ों में)	46.50	46.50	46.50	46.50	46.50	46.12
III	प्रचालन लागत प्रतिवर्ष						
		(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)	(₹ करोड़ में)
(i)	ईंधन लागत:						
	(70 लिटर प्रति घंटा * 4000 घंटे * ₹ 55.10 प्रति लिटर)	1.54	1.54	1.54	1.54	1.54	1.54
(ii)	पूंजी लागत पर 5 प्रतिशत की दर से अनुरक्षण तथा मरम्मत	2.33	2.33	2.33	2.33	2.33	2.31
(iii)	पूंजी लागत पर 1 प्रतिशत की दर से बीमा	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.46
(iv)	मूल्यहास: (पूंजी लागत का 10 प्रतिशत)	4.65	4.65	4.65	4.65	4.65	4.61
(v)	लाइसेंस शुल्क (₹ 32.40 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह * 600 वर्ग मी.*12 माह)	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
(vi)	पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से अन्य व्यय	2.33	2.33	2.33	2.33	2.33	2.31
	कुल प्रचालन लागत [जोड़ III(i) से III(vi)]	11.34	11.34	11.34	11.34	11.34	11.25
IV	नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	7.44	7.44	7.44	7.44	7.44	7.38
V	अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा:						
	(क). कुल प्रचालन लागत	11.34	11.34	11.34	11.34	11.34	11.25
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	7.44	7.44	7.44	7.44	7.44	7.38
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा	18.78	18.78	18.78	18.78	18.78	18.63
VI	प्रशुल्क प्रति मी.ट.	ताप कोयला	नमक, लौह अयस्क	खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक	स्टील कोइल	जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया)	लकड़ी लट्टा
	(क). कुल वार्षिक अपेक्षा (₹ करोड़ों में)	18.78	18.78	18.78	18.78	18.78	18.63
	(ख). क्षमता टर्नो में	3452000	3692000	2144000	2456000	2976000	756000
	(ग). लागत प्रति मी.ट. (₹ में)		नमक	लौह अयस्क			
	(i) केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित : (विदेशी)	55.31	51.71	51.71	89.05	77.74	64.15
	(तटीय)	33.19	31.03	31.03	53.43	46.64	38.49
	(i) टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित: (विदेशी)	54.40	51.71	50.87	89.05	77.74	64.15
	(तटीय)	54.40	31.03	50.87	53.43	46.64	38.49

अनुबंध - II

कांडला पत्तन न्यास
दरमान

निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित तथा प्रचालित की जाने वाली 124 टन क्षमता की हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रभार:

(i). शर्रेडेड स्क्रेप के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
7996 तक	91.35	54.82
7997	96.16	57.70
7998-8997	100.97	60.59
8998-9997	105.78	63.47

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 9997 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(ii). परियोजना कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
4199 तक	181.37	108.82
4200	190.92	114.55
4201-5200	200.47	120.28
5201-6200	210.01	126.01

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 6200 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(iii). अन्य बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
13506 तक	56.40	33.84
13507	59.37	35.62
13508-14507	62.34	37.40
14508-15507	65.31	39.18

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 15507 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(iv). अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
6400 तक	119.02	71.41
6401	125.28	75.17
6402-7401	131.54	78.93
7402-8402	137.81	82.69

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 8402 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(v). हैवी मेलिटिंग स्क्रेप (एचएमएस) के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	तटीय	विदेशी
4031 तक	181.18	108.71
4032	190.72	114.43
4033-5032	200.26	120.15
5033-6032	209.79	125.87

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 6032 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(vi). ताप कोयले के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
14497 तक	51.68	51.68
14498	54.40	54.40
14499-15498	57.12	57.12
15499-16498	59.84	59.84

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 16498 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(vii). (क). नमक के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
15505 तक	49.12	29.48
15506	51.71	31.03
15507-16506	54.30	32.58
16507-17506	56.88	34.13

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 17506 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(ख). लौह अयस्क के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	तटीय	विदेशी
15505 तक	48.33	48.33
15506	50.87	50.87
15507-16506	53.41	53.41
16507-17506	55.96	55.96

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 17506 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(viii). खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
9004 तक	84.60	50.76
9005	89.05	53.43
9006-10005	93.50	56.10
10006-11005	97.96	58.77

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 11005 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(ix). स्टील कोइलों के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
10314 तक	73.85	44.31
10315	77.74	46.64
10316-11315	81.63	48.97
11316-12315	85.51	51.30

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 12315 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(x). जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+यूरिया) के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
12498 तक	60.94	36.57
12499	64.15	38.49
12500-13499	67.36	40.41
13500-14599	70.57	42.34

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 14599 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

(xi). लकड़ी के लट्ठों के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
3174 तक	238.00	142.80
3175	250.53	150.32
3176-4175	263.06	157.84
4176-5175	275.58	165.35

टिप्पणी: ऊपर दर्शाई गई संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर में 105 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी और दूसरे हजार टनों के लिए आधार दर में 110 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 5175 टन के बाद दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जानी चाहिए।

टिप्पणियां:

(i). 124 टन एचएमसी के लिए दर का निर्धारण कांडला पत्तन न्यास को 100 टन एचएमसी की तैनाती करने से निषिद्ध नहीं करता है। यदि 100 टन एचएमसी की अनुमति दी जाती है तो 100 टन एचएमसी के लिए आधार दर प्रत्येक कार्गो समूह के लिए प्रथम स्लैब में निर्दिष्ट दर है।

(ii). औसत बर्थ दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत् है:-

$$\frac{\text{एचएमसी द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा}}{\text{पोत शुरूआत से सम्पूर्ण होने तक लिया गया कुल समय}} \times 24 \text{ घंटे}$$

- (iii). कार्गो की लदाई/उताराई की शुरूआत से सम्पूर्ण होने तक पोत के लिए औसत बर्थ दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चयन की जाएगी।
- (iv). यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेन/ों के साथ कार्य करती है, क्रेन के लिए बर्थ दिवस आउटपुट एचएमसी लोड मीटर द्वारा यथा रिकॉर्ड मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (v). एक घंटे से अधिक और पोत के बर्थ छोड़ने तक क्रेन खराब होने की स्थिति में एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा खराबी होने से पहले लदाई/उताराई किए गए कार्गो को क्रेन कार्य घंटों से भाग करते हुए तथा 24 से गुणा को ध्यान में रखते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (vi). एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी का प्रचालन रुकने की स्थिति में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उपयुक्त भत्ते की अनुमति दी जाएगी। 2 घंटों से कम के लिए एचएमसी के रुकावटों को उपयुक्त प्रयोजन के लिए विचार में नहीं लिया जाएगा। एचएमसी पर आरोप्य रुकावटों के लिए भत्ते की अनुमति नहीं होगी। एचएमसी के कार्य के दौरान लदाई/उताराई प्रचालनों में सभी रुकावटें दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता होगी।
- (vii). एचएमसी की खराबी/गैर-निष्पादन की वजह से पोत का स्थानांतरण जरूरी होने की स्थिति में, बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु0 1,00,000 (रुपए एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन प्रचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापिस किए जाएंगे जबकि जुर्माना पत्तन द्वारा रख लिया जाएगा।
- (viii). औसत आउटपुट पर विवाद होने की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।
- (ix). प्रशुल्क सीमाओं को 1 जनवरी 2016 तथा प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।
- (x). अनुमोदित दरें, सूचकांकन के अधीन, आदेश के प्रभावी होने की तारीख से दस वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी रहेंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd September 2016

No. TAMP/32/2016-KPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for fixation of ceiling tariff for grant of license to service provider for supply, installation, commissioning, operation, and maintenance of 6 nos. of 100T or above Mobile Harbour Cranes at Berth No. 7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling the cargo on common user basis as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/32/2016-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 17th day of September 2016)

This case deals with the proposal dated 01 June 2016 received from the Kandla Port Trust (KPT) vide its letter No.FA/COST/1021/05/2016 for fixation of ceiling tariff for grant of License for Supply, Installation, Commissioning, Operation, and Maintenance of 6 nos. of 100T or above, owned / hired Mobile Harbour Cranes (MHC) at Berth No.7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling the cargo on common user basis.

2. It is relevant here to mention that this Authority had passed an Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 fixing ceiling tariff under Tariff Policy, 2015 following normative approach for grant of license to service provider for Supply, Installation, Commissioning, Operation, and Maintenance of 6 nos. of 100 MT or above, owned / hired MHC at Berth No. 7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling the cargo on common user basis based on the proposal filed by the KPT vide its letter dated 4 January 2016. The Order dated 30 March 2016 was notified in the Gazette of India on 28 April 2016 vide Gazette No. 157.

3.1. Now, the KPT vide its letter No.FA/COST/1021/05/2016 dated 01 June 2016 has again come up with a revised proposal for the same project. The reasons for filing revised proposal as furnished by KPT:

- (i). After approval of the Competent Authority, NIT for the subject project was published for online bidding with date of opening of bid as on 04.01.2016. The last date of opening of bid was extended due to non-submission of bid. The last date of submission of bid was kept as 02.05.2016.
- (ii). In the meantime, the prospective bidders have started raising various aspects of project, tender conditions as well as tariff approved by the Authority. Some prospective bidders are showing their willingness to handle scrap and timber cargo for which they are asking for inclusion of the cost of such grabs in the capital cost. They are also raising the issue of fixing the tariff taking into account such handling rates which commensurate the actual handling rates at Kandla so that they can get reasonable tariff.
- (iii). The pre bid meeting was scheduled on 22 December 2015. Once the tender is issued, the other aspects of project as well as inputs required for preparation of tariff emerge during discussion in the pre-bid meeting. However, no bidder attended the pre-bid meeting. During the meeting with the Authority for fixation of the tariff during the last proceedings, no user raised the issue of inclusion the cost of grabs capable of handling scrap and timber cargo.
- (iv). While preparation of tariff proposal earlier only grabs capable of handling break bulk cargo was envisaged. Based on the proposal of the KPT, the tariff has been approved by the TAMP.
- (v). The issue of handling rates has also been discussed with the consultant M/s. Boston Consulting Group (BCG) also who has recommended the initiative for licensing of MHCs and have been interacting with the port from time to time, giving their opinion on the revised tariff.
- (vi). In this backdrop, the current proposal has been filed seeking approval of revised tariff for MHC. The following are two major aspects which have been considered in the revised proposal:
 - (a). KPT has included capex and opex of 2 additional grabs and a rotator for handling timber log and scrap which was not included in the capital cost in the tariff approved by the Authority in the Order dated 30 March 2016.
 - (b). The base of highest handling rate achieved by the private crane operator at Kandla in respect of various cargo for the year 2015-16 is considered while arriving at the proposed rate in the revised proposal.
- (vii). The cost of timber motor grab and rotator has been obtained from M/s.Libebher India Private Ltd. vide their email dated 21.04.2016. Regarding cost of the scrap grab, it is to mention that there is not much difference compared to the cost of the timber motor grab. Hence, the cost of timber motor grab has been considered for scrap grab also.
- (viii). In order to have more realistic rates, commodity wise rate has been proposed. Moreover, instead of assuming different percentage of cargo share in respect of bulk, break bulk and other cargo, tariff has been fixed assuming percentage share as 100% for every type of cargo.
- (ix). The handling rate of project cargo predominantly depends on the dimension of cargo rather than weight of the cargo. Because the weight of the project cargo may be less but the dimension of cargo may be very high which will lead to less per hour handling rates for example Wind blade. Hence, it is appropriate to fix the rates of project cargo on per CBM.

- (x). It is noticed that in respect of some commodities such as Thermal coal, fertilizer (DAP+Urea), Salt, Food Grains, met coke, pet coke, Iron ore, Gypsum, MOP, BCG has suggested a methodology of calculating per hour handling rates. BCG representative also stated that this methodology has been proposed by them to TAMP also. Accordingly, per hour handling rates suggested by BCG in respect of above cargo has been considered while calculating tariff.
- (xi). For shredded scrap and High Melting Scrap (HMS), the actual per hour handling rate for shredded scrap is low. Hence keeping in view the performance being achieved by Ship's crane, 476 MTPH has been considered instead of 375 MTPH. As regards HMS, handling rate may not be more than 50% of Shredded Scrap. As such 240 MTPH basis 16.8 working hours per day as per TAMP guidelines has been considered.
- (xii). Regarding steel and timber log, as suggested by M/s. BCG per hour handling rate achieved by the private crane operator has been increased by 30%.
- (xiii). In addition to above, categories of other bulk cargo and other break bulk cargo has been retained considering the handling rates as per the TAMP guidelines.

3.2. The working for arriving at the rate of MHC of 100T or above as given by KPT is as under:

- (i). Optimal Capacity:

Type of cargo	Shredded Scrap, High	Project Cargo	Other bulk cargo	Other break bulk cargo	High Melting Scrap (HMS)	Thermal Coal	Salt, Iron ore	Food grains, Pet coke, Met coke	Steel Coil	Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP+ Urea)	Timber log
Cargo share	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Per day handling (In MT)	7997	4200	13507	6401	4032	14498	15506	9005	10315	12449	3175
Cargo to be handled (in MMTPA)	1.90	1.00	3.22	1.52	0.96	3.45	3.69	2.14	2.46	2.98	0.76

- (ii). Tariffs:

- (a). Capital Cost of Crane :

Sr. No.	Item	In Euro	In ₹
(i).	Cost of crane	3808000.00	288189440
(ii)	Cost of four additional grabs	496799.00	37597748.32
(iii)	Cost of power booster and rotator	662544.00	50142086.72
(iv)	Customs Duty @ 27% on item (i), (ii) and (iii)		101500904.26
(v)	Miscellaneous capital cost @ 5% on (i) to iv)		23871508.97
	Total capital cost		501301688.27
	Total capital cost (in cr.)		50.13

(b). Operating Cost:

Sr. No.	Item	In ₹ (cr.)
(i).	Fuel cost (70 ltr. Per hour*4000*55.10 per ltr.)	1.54
(ii)	Maintenance and repair @ 5% on capital cost	2.51
(iii)	Insurance @ 1% on capital cost	0.50
(iv)	Depreciation @ 10% on capital cost	5.01
(v)	License fee (₹32.40 per sq. mtrs. Per month*600 sq.mtr*12 month)	0.02
(vi)	Other expenses @ 5% of capital cost	2.51
	Total	12.09

(c). Revenue Requirement for Cargo Handling:

Sr. No.	Particulars	In ₹ (cr.)
(i)	Total Operation & Maintenance	12.09
(ii)	16% of ROCE	8.02
(iii)	Total Annual Revenue Requirement (ARR)	20.11

(d). Tariff is proposed cargo wise so as to meet the estimated ARR ₹20.11 crores. The proposed tariff of different commodities are as follows:

Average daily crane performance (IN MT)	Foreign in ₹ / tonnes	Coastal in ₹ / tonnes
Shredded scrap		
8000	107.38	64.43
8001-9000	112.75	67.65
9001-10000	118.12	70.87
Project cargo (per CBM)		
4200	204.44	122.66
4201-5200	214.66	128.79
5201-6200	224.88	134.93
Other bulk cargo		
13510	63.57	38.14
13511-14510	66.75	40.05
14511-15510	69.93	41.95
Other break bulk cargo		
6400	134.15	80.49
6401-7400	140.86	84.51
7401-8400	147.57	88.54
High Melting Scrap (HMS)		
4030	212.96	127.78
4031-5030	223.61	134.17
5031-6030	234.26	140.56
Thermal Coal		
14500	59.23	35.54
14501-15500	62.19	37.32
15501-16500	65.15	39.09
Salt, Iron Ore		
15510	55.38	33.23
15511-16510	58.15	34.89
16511-17510	60.92	36.55
Food grains, pet coke, met coke		
9005	95.36	57.22
9006-10005	100.13	60.08
10006-11005	104.90	62.94
Steel coils		
10315	83.24	49.94
10316-11315	87.4	52.44
11316-12315	91.56	54.93

Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP+ urea)		
12500	68.70	41.22
12501-13500	72.14	43.28
13501-14500	75.57	45.34
Timber logs		
3175	270.43	162.26
3176-4175	283.95	170.37
4176-5175	297.47	178.49

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate is enhanced to 105% for first thousand tones and for the 2nd thousand ton the rate is enhanced to 110% of the base rate. The methodology shall be adopted to calculate the rate beyond the prescribed performance parameters.

3.3. Performance Standards proposed for above mentioned cargoes are as follows:

Sr.	Description	Performance Standards
1	Shredded scrap	8000 T/Per day
2	Project cargo	4200 CBM/Per day
3	Other bulk cargo	13510 T/Per day
4	Other break bulk cargo	6400 T/Per day
5	High Melting Scrap (HMS)	4030 T/per day
6	Thermal Coal,	14500 T/per day
7	Salt, Iron ore	15510 T/per day
8	Food grains, Pet Coke, Met Coke	9005 T/Per day
9	Steel Coils	10315 T/Per day
10	Gypsum, MOP, Fertilizer (DA + Urea)	12500 T/Per day
11	Timber log	3175 T/Per day

4. The proposal of the KPT dated 01 June 2016 was forwarded by email following the usual consultative procedure seeking comments of the users/ user association/ prospective bidders by 13 June 2016. We have received comments from Balaji Heavy Lifters Pvt. Ltd. (BHLPL) and Gautam Freight Private Limited (GFPL). A copy each of their comments was forwarded to KPT. The KPT has furnished its comments on the comments of GFPL and BHLPL. Apart from the above two users, we have not received comments from any other users/ user association/ prospective bidders.

5.1. On preliminary scrutiny of the proposal, information / clarification was sought from the KPT on a few points vide our letter dated 9 June 2016. The KPT has furnished its response vide its letter dated 10 June 2016 and 13 June 2016. A summary of information / clarification sought from the KPT and the response of the KPT are juxtaposed below:

Sr. No.	Information / clarification sought by us	Reply of KPT
(i).	The KPT in its earlier tariff proposal for MHC for berth Nos.7 to 9 had proposed percentage share of Dry Bulk Cargo, Break Bulk Cargo and Other Cargo at 73.39%, 12.23% and 14.38% aggregating to 100% while assessing the optimal capacity and the tariff which was considered and approved by the Authority. As against that, in the current proposal, the KPT has considered 100% share for each of the eleven cargo items for assessing the optimal capacity and the tariff. Please clarify the reasons for not considering the percentage share of cargo for each cargo items.	TAMP vide G No. 7 dated 05.01.2015 while approving reference tariff of Paradip Port Trust for fixing ceiling rates for the MHC has considered the same methodology. Moreover, it does not materially affect the handling charge as annual handling capacity and annual revenue requirement are in proportion to the percentage of cargo share.
(ii). (a).	The KPT has stated that the capital cost for additional two grabs and rotator for handling timber log and scrap is considered in the current proposal. It is seen that the ARR estimated by KPT at `20.11 crores includes the operating cost and ROCE of the two additional two grabs and rotator as well. Since the additional two grabs and rotator may not be relevant for handling cargo items other than the two cargo items, the KPT to delink the	The cost of rotator and two of additional grab meant for handling scrap and timber log has been delinked from the capital cost while calculating tariff of remaining nine cargo items. The cost of rotator is considered for handling of timber log only and the cost of one additional grab for timber log and second additional grab for shredded and HMS is considered. Accordingly, revised tariff

	operating cost and ROCE of additional two grabs and rotator from the total capital cost while arriving at the tariff for the remaining nine cargo items. The capital cost and operating cost of the additional two grabs and rotator to be considered only for the cargo items likely to use these equipment and furnish revised cost statement and incorporate modification suitably in the proposed SOR.	calculation is submitted.																								
(b).	There are two types of shredded scrap and High Melting Scrap. Please clarify whether the additional two grabs and rotator are relevant for both these categories of scrap.	It is to confirm that rotator and one additional grab are meant for timber log. Whereas second additional grab is relevant for both Shredded and Heavy Melting Scrap.																								
(c).	Furnish a copy of the Liebherr email dated 21 April 2016 referred by the KPT containing the estimated cost of additional grabs and rotator in support of the capital cost considered by the KPT.	A copy of the Liebherr email dated 21 April 2016 containing the estimated cost of additional grabs and rotator in support of the capital cost has already been submitted along with the revised tariff proposal. However, a copy of the same is enclosed herewith.																								
(iii).	There is slight mismatch between performance standards proposed and per day handling rates considered by the KPT for arriving at optimal capacity and the proposed tariff. The KPT to propose the performance standards totally in tandem with the handling rates as considered for arriving at the optimal capacity.	<div>As directed the performance standard as per handling rates is proposed which is given below :</div> <table><tr><th>Description</th><th>Performance standard</th></tr><tr><td>Shredded scrap</td><td>7997 T/Per day</td></tr><tr><td>Project cargo</td><td>4200 CBM/Per day</td></tr><tr><td>Other bulk cargo</td><td>13507 T/Per day</td></tr><tr><td>Other break bulk cargo</td><td>6401 T/Per day</td></tr><tr><td>Heavy Melting Scrap (HMS)</td><td>4032 T/Per day</td></tr><tr><td>Thermal Coal</td><td>14498 T/per day</td></tr><tr><td>Salt, Iron ore</td><td>15506 T/per day</td></tr><tr><td>Food grains, Pet Coke, Met Coke</td><td>9005 T/Per day</td></tr><tr><td>Steel Coils</td><td>10315 T/Per day</td></tr><tr><td>Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP + Urea)</td><td>12499 T/Per day</td></tr><tr><td>Timber log</td><td>3175 T/Per day</td></tr></table>	Description	Performance standard	Shredded scrap	7997 T/Per day	Project cargo	4200 CBM/Per day	Other bulk cargo	13507 T/Per day	Other break bulk cargo	6401 T/Per day	Heavy Melting Scrap (HMS)	4032 T/Per day	Thermal Coal	14498 T/per day	Salt, Iron ore	15506 T/per day	Food grains, Pet Coke, Met Coke	9005 T/Per day	Steel Coils	10315 T/Per day	Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP + Urea)	12499 T/Per day	Timber log	3175 T/Per day
Description	Performance standard																									
Shredded scrap	7997 T/Per day																									
Project cargo	4200 CBM/Per day																									
Other bulk cargo	13507 T/Per day																									
Other break bulk cargo	6401 T/Per day																									
Heavy Melting Scrap (HMS)	4032 T/Per day																									
Thermal Coal	14498 T/per day																									
Salt, Iron ore	15506 T/per day																									
Food grains, Pet Coke, Met Coke	9005 T/Per day																									
Steel Coils	10315 T/Per day																									
Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP + Urea)	12499 T/Per day																									
Timber log	3175 T/Per day																									
(iv).	The proposal of KPT is not accompanied with the approval of its Board. Please furnish the same.	The approval of the board will be taken in the ensuing board meeting and same will be communicated to TAMP at the earliest.																								

5.2. While furnishing the reply, the KPT has furnished revised cost statement and revised proposed rates as given below:

₹/tonne

Average daily crane performance (IN MT)	Foreign	Coastal
(i). Shredded scrap		
7997	96.16	57.70
7998-8997	100.97	60.59
8998-9997	105.78	63.47
(ii). Project cargo (per CBM)		
4200	190.92	114.55
4201-5200	200.47	120.28
5201-6200	210.01	126.01
(iii). Other bulk cargo		
13507	59.37	35.62
13508-14507	62.34	37.40
14508-15507	65.31	39.18
(iv). Other break bulk cargo		
6401	125.28	75.17

6402-7401	131.54	78.93
7402-8402	137.81	82.69
(v). Heavy Melting Scrap (HMS)		
4032	190.72	114.43
4033-5032	200.26	120.15
5033-6032	209.79	125.87
(vi). Thermal Coal		
14498	55.31	33.19
14499-15498	58.08	34.85
15499-16498	60.84	36.51
(vii). Salt, Iron Ore		
15506	51.71	31.03
15507-16506	54.30	32.58
16507-17506	56.88	34.13
(viii). Food grains, pet coke, met coke		
9005	89.05	53.43
9006-10005	93.50	56.10
10006-11005	97.96	58.77
(ix). Steel coils		
10315	77.74	46.64
10316-11315	81.63	48.97
11316-12315	85.51	51.30
(x). Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP+ urea)		
12499	64.15	38.49
12500-13499	67.36	40.41
13500-14599	70.57	42.34
(xi). Timber logs		
3175	250.53	150.32
3176-4175	263.06	157.84
4176-5175	275.58	165.35

5.3. The KPT has also proposed slightly revised Performance Standards for above mentioned cargoes corresponding with the handling rate considered in the optimal capacity calculation as brought out earlier.

6. The KPT has subsequently vide email dated 13 June 2016 requested to replace the proposed note (xvi) regarding indexation in tariff with the note approved in the tariff Order dated 30 March 2016. The replaced note states that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. The KPT has also requested to insert the note approved in the March 2016 Order stating that rate approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation.

7.1. Before proceeding with the analysis of this case it is to state that Gautam Freight Private Limited (GFPL) while furnishing their comments has requested to grant opportunity for personal submissions to all prospective bidders and decide the case after thorough consultation.

7.2. The KPT has stated that on the basis of the queries of the prospective bidder, a decision was taken to propose revised tariff on the basis of commodity wise different handling rates. The port has requested this Authority to take the proposed tariff for approval on top priority as the project is being closely monitored by the Ministry of Shipping. The proposal of the KPT is reportedly based on the suggestions made by the prospective bidders. The Order earlier passed by this Authority on 30 March 2016 for the same project was based on detailed consultation and after the joint hearing held on 17 February 2016 at KPT premises. At the joint hearing, the KPT and the concerned users/ user organisations bodies/ prospective bidders including GFPL made their submissions. Even the current proposal of the KPT was also circulated to the users/ user association/ prospective bidders including Gautam Freight Private Limited for their comments. The port has furnished its comments on the comments of GFPL and BHLPL which has been examined while disposing of the proposal of the KPT. Since sufficient opportunity has been given by the KPT and by this Authority to the stakeholders to respond on the proposal of the KPT it is not felt necessary to have a joint hearing with the stakeholders for the same project.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal from KPT is for fixation of ceiling tariff for grant of License for Supply, Installation, Commissioning, Operation, and Maintenance of 6 nos. of 100T or above, owned / hired MHC at Berth No. 7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling cargo on common user basis under the Tariff Policy 2015.
- (ii). As stated earlier, this Authority had passed an Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 fixing ceiling tariff under Tariff Policy, 2015 following normative approach with respect to grant of license to service provider for Supply, Installation, Commissioning, Operation, and Maintenance of 6 nos. of 100 MT or above, owned / hired MHC at Berth No. 7 to 9 inside Kandla Port for a period of 10 years for handling the cargo on common user basis based on the proposal filed by the KPT vide its letter dated 4 January 2016. The Order dated 30 March 2016 was notified in the Gazette of India on 28 April 2016 vide Gazette No.157.

The KPT had furnished the reasons for not adopting the MHC rate prescribed in other Major Port Trusts which is one of the options available under Tariff Policy 2015. For the reasons cited by the port, the proposal filed by the KPT adopting the principles of 2008 guidelines which is also one of the option available under Tariff Policy 2015 was accepted in the said Order.

Now, the KPT vide its proposal dated 01 June 2016 has again come up with a revised proposal for the same project for the reasons cited by the port which are brought out in para 3.1. above and hence not reiterated for sake of brevity. The core reasons cited by the port are that some of the prospective bidders have expressed willingness to handle scrap and timber cargo for which additional items like rotator and 2 additional grabs are required. The capital cost for these items were not captured in the capital cost considered in the March 2016 Order. Moreover, as against the three broad cargo groups viz. Bulk cargo, Break bulk cargo and other cargo for which tariff was sought by the KPT earlier, the KPT in the revised proposal seeks ceiling tariff for eleven cargo items based on the handling rate for each of the eleven cargo items reportedly proposed based on highest productivity achieved by the operator in the year 2015-16 and the based on the methodology suggested by M/s. BCG to the port.

For the reasons cited by KPT, the current proposal filed by the port seeking ceiling tariff for 100 tonne MHC and above under the Tariff Policy, 2015 and following the principles of 2008 guidelines is taken up.

The KPT in its proposal has stated that during the last proceedings, no user had raised the issue of inclusion of cost of grabs capable of handling scraps and timber cargo. In this context, it is to bring out the factual position that during the proceedings on the earlier proposal of KPT dated 04 January 2016, M/s.Balaji Heavy Lifter Pvt. Limited had in the joint hearing held on 17 February 2016 pointed out that the grabs considered in the proposal are not suitable for all types of cargos viz., Timber Logs, Slag etc., and hence, the capital cost considered by the KPT is not correct. The KPT at that point of time had not responded. Apart from this none of the user/ user association/ prospective bidders had raised the point of additional grab for handling timber as rightly pointed out by the KPT.

(iii). Optimal Capacity of the MHC:

- (a). As against the broad three cargo groups for which tariff was sought earlier by the KPT, the port has now sought tariff for eleven cargo items. The ceiling rate for MHC approved by this Authority in March 2016 Order considered handling rate for dry bulk cargo at 13500 T/day, Break bulk cargo at 6400T/ day and other cargo at 3750T/day.

In the current proposal, the port has considered the handling rate for “other bulk cargo” and “other break bulk cargo” at 13507/T day and 6401T/ day which exceeds what was considered in the last tariff Order. In respect of bulk cargo like iron ore, salt, thermal coal, the handling rate considered is higher than 13500T / day. The port has clarified that in respect Thermal coal, fertilizer, Salt, Food Grains, met coke, pet coke, Iron ore, Gypsum, MOP, BCG has suggested a methodology of calculating per hour handling rates and hourly

handling rates suggested by BCG in respect of above cargo has been considered while calculating tariff. As regard Project cargo, it is seen that the port has considered improved handling rate of 4200T/day as against 3750 T/day which would have applied as per the March 2016 Order. For shredded scrap and High Melting Scrap, the KPT has stated that actual per hour handling rate for shredded scrap is low. Hence keeping in view the performance being achieved by Ship's crane, 476 MTPH has been considered instead of 375 MTPH. As regards HMS, the KPT has opined that handling rate may not be more than 50% of Shredded Scrap. As such 240 T/ hour basis has been considered by the KPT. Regarding, steel and timber log, the KPT has considered 30% increase over the handling rate achieved as suggested by M/s. BCG.

Cargo wise Handling rate considered by this Authority in March 2016 Order vis-à-vis the handling rate proposed by KPT in the current proposal is tabulated below:

Sl. No.	Cargo Type	Handling rate considered in the March 2016 Order (Tonnes/ day)	Handling rate now proposed by KPT in the current proposal (Tonnes/ day)	
A.	Bulk Cargo	13500	A. Bulk Cargo	
			(i). Foodgrains, pet coke, met coke	9005
			(ii). Other bulk cargo	13507
			(iii). Thermal Coal	14498
			(iv). Salt and Iron Ore	15506
			(v). Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP + urea)	12499
B.	Break Bulk Cargo	6400	B. Break Bulk Cargo	
			(i). Other break bulk cargo	6401
			(ii). Steel coils	10315
C.	Other Cargo	3750	C. Other Cargo	
			(i). Shredded Scrap	7997
			(ii). Project cargo	4200
			(iii). Heavy Melting Scrap (HMS)	4032
			(iv). Timber logs	3175

It is relevant to state that the handling norms prescribed in the 2008 guidelines is for two groups (a) Dry Bulk and (b) Break Bulk. Under Dry Bulk cargo, the guidelines prescribe norms for two cargo categories viz. (i) Food grain & Fertiliser and (ii). Coal, Limestone, minerals and under Break Bulk for two cargo items viz. Steel and bagged cargo and others. The tariff fixed for MHC in the other Major Port Trusts is for three broad categories Dry Bulk, Break bulk and other cargo.

As against the broad cargo groups for which norms are prescribed in the 2008 guidelines, the proposal of KPT envisages to fix tariff for eleven cargo items which have been categorized into Dry Bulk (5 cargo items), Break Bulk (2 items) and Other cargo (4 items) in the above table depending on the nature of cargo.

It can be seen from the above table that the Handling rate considered by the KPT for Thermal coal, salt, iron ore is higher than the Handling rate considered in the March 2016 tariff Order; for other bulk cargo it is at par with the handling rate considered in the March 2016 Order; for food grains, pet coke, met coke and Gypsum, Fertiliser the handling rate considered by the KPT is lower than the level considered in the last tariff Order. For the cargo items under break bulk and other cargo, the handling rate considered by the KPT is found to be higher than the level considered in the March 2016 tariff Order except for one cargo item timber. It appears that since the different cargo items may have different density, the KPT proposes to have different productivity level for different cargo items which is reportedly based on the recommendation of the BCG for arriving at the proposed rate. The handling rate considered by the KPT for different cargo groups newly inserted by the KPT is reportedly based on the suggestion/ recommendation of the BCG is fully relied upon.

- (b). As approved by this Authority while passing Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016, the KPT has assessed optimal capacity of MHC considering 4000 working hours. Even fuel cost is estimated by the KPT at 4000 working hours which is in line with hours prescribed for estimating fuel cost for multipurpose cargo terminal in the tariff guidelines of 2008. Hence, the 4000 hours considered by the KPT are accepted.
- (c). Based on the above, the optimal capacity of one 124T MHC is 19,04,000 tonnes per annum for Shredded Scrap, 10,00,000 tonnes per annum for Project Cargo, 32,16,000 tonnes per annum for Other Bulk Cargo, 15,24,000 tonnes per annum for Other Break Bulk Cargo, 9,60,000 tonnes per annum for Heavy Melting Scrap (HMS), 34,52,000 tonnes per annum for Thermal Coal, 36,92,000 tonnes per annum for Salt and Iron Ore 21,44,000 tonnes per annum for Food grains, Pet Coke and Met Coke, 24,56,000 tonnes per annum for Steel Coils, 29,76,000 tonnes per annum Gypsum, MOP and Fertilizer (DAP + Urea) and 7,56,000 tonnes per annum for Timber log as assessed by KPT which is considered.
- (d). One of the prospective bidders, Gautam Freight Private Limited (GFPL) has stated that the performance standards for per day handling of various types of cargo are unrealistic and cannot be achieved and thus prior to finalizing any tariff which is ultimately based on these assumption, there is a need to consider downward revision of the per day handling rates as suggested by GFPL.

In this regard, KPT has clarified that the performance standards for various commodities have been finalized based on the suggestions, inputs and methodology provided by M/s. Boston Consultancy who are actively involved in this project. Any reduction in the performance standard and per day handling rates will hike the crane hire charges. The performance standard and per day handling rates have been finalized taking into account all possible aspects. Based on the above clarification, the handling rates considered by KPT which is based on the suggestions, inputs and methodology provided by M/s. Boston Consultancy and is reported to be based on the productivity level achieved at the port, as stated earlier, the handling rates as considered by the port are relied upon.

The KPT while furnishing the comments has made a statement that BCG during their discussions with the KPT has stated that the methodology recommended by them for handling rate to KPT has also been proposed by BCG to TAMP. In this regard, it is to clarify that there is nothing of this sort in the office records of this Authority.

(iv). Capital Cost:

- (a). The KPT has estimated total capital cost at ₹46.50 crores comprising of the cost of 1 MHC of 124 T with 1 no of 45 CBM Grab, additional 2 grabs of 55 CBM and 30-34 CBM for eight cargo items viz. (i) Project cargo, (ii) Other bulk cargo, (iii) Other break bulk cargo, (iv) Thermal Coal, (v) Salt, Iron ore, (vi) Food-grains, pet-coke, met-coke, (vii) Steel Coils, (viii) Gypsum, MOP, Fertilisers (DAP+Urea). The Capital cost considered by port for the above eight cargo items is in line with Capex approved in Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016 and hence considered now also.

The KPT has considered capital cost of HMC and other allied equipment to handle shredded scrap and heavy melting scrap at ₹44.48 crores and for Timber log the port has considered capital cost at ₹46.12 crores. The modification in the capital cost for these cargo items is on account of modification in grab cost considered for this cargo at ₹0.7492 crores as against grab cost of ₹2.26 crores considered in the capital cost of ₹46.50 crores for eight cargo items. Further, for Timber log, based on the points made by the prospective bidders the port has included the cost of the rotator. The KPT has furnished detailed working and has furnished documentary evidence reflecting the capital cost in Euros and has also considered 27% of the capital cost towards customs duty. The KPT has arrived at the capital cost for these items considering exchange rate of 1 Euro= ₹75.68 as considered in the March 2016 Order for the other items. The capital cost as considered by the KPT is relied upon.

- (c). The KPT has considered @ 5% of the cost of capital cost as Miscellaneous capital cost as per the norms prescribed in 2008 guidelines and as has been considered while fixing the upfront tariff in respect of other cases. Hence, it is allowed in this case also.

(v). Operating Cost:

(a). Fuel:

The KPT has considered the fuel consumption cost at the rate of 70 litres per hour and considering the unit price of the diesel at ₹55.10 per litre for 4000 hours per annum estimated fuel cost at ₹1.54 crores. This is same as considered by this Authority while approving March 2016 Order.

(b). Repairs and Maintenance cost, Insurance cost and Other Expenses are estimated at 5%, 1% and 5% of the capital cost estimated by the KPT. This is found to be in line with the percentages considered for estimating the above said expenses at other Major Port Trusts. Depreciation is computed by KPT @ 10% on the cost of equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation and it is also in line with last March 2016.

The estimate of Repairs and Maintenance cost, Insurance cost, Other Expenses and depreciation for the eight cargo items are same as considered by this Authority in the estimate of ARR for the three broad cargo groups while approving March 2016 Order. As regards the three cargo items viz. Shredded Scrap, HMS and Timber log, the estimate of Repairs and Maintenance cost, Insurance cost and Other Expenses varies slightly from the estimates considered in the March 2016 Order only due to revised capital cost considered by KPT for these three cargo items in the current proposal. These cost items are considered as estimated by KPT.

(d). License fee:

The KPT has estimated the license fee of ₹32.40 per sq. meter per month amounting to ₹0.02 crores per year (i.e. ₹32.40 per sq. mtr. per month * 600 sq. mtr. * 12 months). The estimate is same as considered by this Authority while approving the Order dated 30 March, 2016.

(e). Balaji Heavy Lifters Pvt. Ltd. (BHLPL) has stated that royalty charges payable to KPT should be considered. As rightly stated by KPT as per clause 3.5.5. of the upfront tariff guidelines of 2008, royalty/ revenue share payable to the licensor cannot be a component of operating expenditure for fixation of tariff. The request made by BHLPL is not in line with the Government policy in this regard.

(vi). The return at 16% on the capital employed considered by the KPT is allowed.

(vii). Thus, in short Cost statement as furnished by the KPT has been considered. The Cost statement is attached as **Annex-I**. As per the cost statement, the annual revenue requirement, which is the sum total of the annual operating cost and the return on the capital employed works out to ₹18.01 crores for Shredded scrap and Heavy Melting Scrap and ₹18.63 crores for Timber log as estimated by the KPT. The estimate of Annual revenue requirement of ₹18.78 crores considered by the KPT for the eight cargo items (i) Project cargo, (ii) Other bulk cargo, (iii) Other break bulk cargo, (iv) Thermal Coal, (v) Salt, Iron ore, (vi) Food-grains, pet-coke, met-coke, (vii) Steel Coils, (viii) Gypsum, MOP, Fertilisers (DAP+Urea) is same as considered for arriving at ceiling tariff for MHC for three broad cargo groups in the Order dated 30 March 2016. The cargo wise ARR estimated by the KPT is considered.

(viii). (a). The port has spread over the estimated ARR over normative capacity assessed cargo-wise for eleven cargo items to arrive at the proposed rate. The port has considered share of foreign cargo and coastal cargo at 95.91% and 4.09% as considered in the March 2016 Order. The impact of coastal concession is considered by the KPT while arriving at the proposed rate for foreign cargo in line with the approach followed by this Authority while determining the tariff.

As regards thermal coal and iron ore, it is seen that the port has proposed concessional rate for coastal cargo at 60% of the rate proposed for foreign cargo and captured the impact of coastal concession while arriving at the rate for foreign cargo. These two cargo groups are

not entitled for coastal concession as per coastal concession policy of the Government. Hence, suitable correction is done while arriving at the rate for these two cargo items. Consequent to this modification, the rate for thermal coal for productivity of 14498 T/ day comes to ₹54.40 / tonne for both foreign and coastal cargo as against ₹59.23/ tonne for foreign cargo and ₹35.54 / tonne for coastal cargo proposed by the KPT. The rate for iron ore for productivity of 15506 T/day comes to ₹50.87 / tonne for both foreign and coastal cargo as against ₹51.71/ tonne for foreign cargo and ₹31.03 / tonne for coastal cargo proposed by the KPT.

For the other cargo items, the rate as proposed by the KPT is approved by this Authority.

- (b). The KPT has stated that handling of project cargo predominantly depends on the dimension of cargo rather than weight of the cargo and hence the port has proposed the rate for project cargo on per CBM. In this connection, it is relevant to state that handling rate, the optimal capacity and the proposed rate arrived by KPT is on tonnage basis. Whilst the port has arrived at the rate on per tonne basis, the port has stated that it proposes to collect the rate on CBM basis without making corresponding adjustment of conversion of the rate from per tonne to per CBM basis. There is no standard conversion factor available for converting from tonne to cubic metre basis. That being so, and since the rate for Project cargo handling is arrived on per tonne basis, it is found appropriate to prescribe the rate on per tonne basis. In case the KPT still wants to have a rate on per CBM basis, it may come up for review of only this item by applying appropriate conversion factor from tonne to cubic metre.
- (c). The tariff arrived by the KPT against the handling rate considered for each cargo items and approved by this Authority subject to modification in the rate for thermal coal and iron ore for reasons stated above is tabulated below:

Proposed by the KPT and approved by this Authority			
Cargo	Handling rate T / day	Foreign cargo (in ₹ per tonne)	Coastal cargo (in ₹ per tonne)
(i). Shredded Scrap	14498	96.16	57.70
(ii). Project cargo	4200	190.92 *	114.55*
(iii). Other bulk cargo	13507	59.37	35.62
(iv). Other break bulk cargo	6401	125.28	75.17
(v). Heavy Melting Scrap (HMS)	4032	190.72	114.43
(vi). Thermal Coal	14498	54.40 (KPT – 55.31)	54.40 (KPT – 33.19)
(vii). (a). Salt	15506	51.71	31.03
(b). Iron Ore		50.87 (KPT – 51.71)	50.87 (KPT – 51.71)
(viii). Foodgrains, pet coke, met coke	9005	89.05	53.43
(ix). Steel coils	10315	77.74	46.64
(x). Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP + urea)	12499	64.15	38.49
(iv). Timber logs	3175	250.53	150.32

* For project cargo, the KPT has stated that the rate is on per CBM basis. The rate approved by this Authority is on per tonne basis for the reasons explained above.

- (ix). The tariff proposed by the KPT is benchmarked with the handling rate/ day as given in the para 9 (xi) (c) above which forms the base rate. The rate arrived by the KPT in the cost statement for the benchmark level of handling rate is with reference to 124T MHC. The proposal of the KPT, however, states that approval is for MHC of 100T capacity or above. The port has not proposed separate rate for 100T MHC and the matter has been elaborately dealt with in the Order No.TAMP/11/2016-KPT dated 30 March 2016. For the reasons cited in para 7(xiii) of the said Order, this Authority approves ceiling rate for 124T MHC with slab wise rate which will provide rate for 100T MHC as well. That being so, note prescribed in the Order 30 March 2016 is inserted in the tariff schedule to state that prescription of rate for 124T MHC does not prohibit the Kandla Port Trust to permit deployment of 100T MHC. If a 100T MHC is permitted, the base rate for 100T MHC is the rate indicated in the first slab for each cargo item.

Clause 9.2. of the Tariff Policy, 2015 stipulates that the tariff to be fixed for service provider authorized under section 42(3) other than by way of a BOT concession agreement should be performance linked tariff.

The KPT has proposed performance linked tariff structure proposing a reward by way of 5% increment in the base rate if the performance achieved is 1000 tonnes higher than the bench mark level for each cargo groups. This is in line with the prescription of tariff for MHC in the other Major Ports like the VPT, PPT and the NMPT and the Order dated 30 March 2016.

- (x). The KPT has proposed a full-fledged Scale of Rates with definitions relating to foreign going vessel, coastal vessel and per day. The terms defined by the KPT are not used in the schedule of rates for MHC. It is further relevant to state that while prescribing the rate for MHC for authorised service providers other than a BOT arrangement in other Major Port Trusts like NMPT, PPT, etc. including the rate approved by this Authority for transloading operation on license basis for 10 years only the terms and conditions governing the rates are prescribed. The same approach is followed in the instant case also.
- (xi). BHLPL has stated that the proposed clause that in case of shifting of vessel due to breakdown/non-performance of MHC, shifting charges of the vessel and additional penalty of INR 1,00,000 to be recovered from crane owners, was supposed to be omitted/deleted in the fresh tender subsequent to previous discussions. In this regard, the KPT has clarified that the penalty clause is justified looking to the fact that the loading and unloading of cargo depends on the efficiency of the cranes. Any break down of the crane during operation may require shifting of vessels to other berth which involves additional cost to the vessel agent which needs to be compensated and penalty should be levied on operator as any such event reduce the productivity of Port. Moreover, similar provision is available in reference tariff approved for PPT, VPT etc. for licensing of MHCs.
- (xii). As per clause 9.3. of the said Tariff Policy, 2015, the tariff approved by this Authority for those services shall be subject to automatic indexation as prescribed in clause 2.8 of these guidelines from the second year onwards. The KPT has proposed a note that after completion of one year, the tariff caps will be indexed to meet the cost of inflation to an extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year as per clause 2.8. of the Tariff Policy 2016 subject to achievement of benchmark level of productivity. The note also states that the benchmark level of productivity is to be calculated taking into account the total cargo wise tonnage handled in a year divided by the total time taken cargo wise for respective cargo group. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. The said note proposed by KPT is from the note approved for MHC at the NMPT and approved in the March 2016 Order for KPT.

The other notes governing the schedule of rates for MHC proposed by the KPT are same as prescribed for MHC in the March 2016 Order which has been elaborately dealt with in the said Order. The notes as proposed by the KPT are, therefore, prescribed.

- (xiii). Clause 3.8 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff guidelines of 2015 stipulates fixation of tariff for the period of 3 years. Generally, the validity of the SOR to be approved by this Authority has three years validity so that the port, after the end of the validity period gets an opportunity to submit a fresh proposal by factoring into the parameters prevailing then.

In the instant case, the KPT envisages to authorize service provider by way of issue of a licence for a period of 10 years. The port has proposed a note that the rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation, as explained above. It is also relevant here to state that for transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT on license basis for 10 years period, this Authority, based on the proposal of the KOPT, has approved the rate for 10 years period with a clause for annual indexation in the rate from second year onwards. Hence, the said note proposed by the KPT, which is in line with the note approved in the March 2016 Order for the same project of the KPT as well as in the KOPT Order, is prescribed.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the ceiling tariff for 124 tonne MHC which also provides tariff for 100T MHC in the first slab by way of note (i) in the Scale of Rates attached as in **Annex-II**.

9.2. The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation, as explained earlier.

9.3. The rate approved by this Authority for MHC is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility/ service offered at the port without reference to any particular service provider. The Port Trust should ensure by suitably including a necessary condition in the authorization arrangement that the authorized service providers do not charge more than the prescribed ceiling rate for the respective cargo group.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/16 (246)]

Annex - I

Fixation of revised Hire charges for 124T Mobile Harbour Crane at berth no. 7 to 9 at Kandla Port Trust for a period of 10 years for handling cargo on common user basis

Sl. No.	Description	Tariff proposed by the KPT and considered by TAMP				
		Shredded Scrap	Project Cargo	Other Bulk cargo	Other break bulk cargo	Heavy Melting Scrap (HMS)
		1	2	3	4	5
I	Optimal capacity					
(i)	Cargo Share	100%	100%	100%	100%	100%
(ii)	Cargo Handling rate in tonnes per day	7997	4200	13507	6401	4032
(iii)	Cargo Handling rate in tonnes per hour (ii/24 hours * 70% =16.8 hours)	476	250	804	381	240
(iv)	Total Working Hours in a year	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	Individual cargo capacity	1904000	1000000	3216000	1524000	960000
(vi)	Annual Handling capacity (in lakh Tonnes)	19.04	10	32.16	15.24	9.6
(vii)	Annual Handling capacity (in Million tonnes)	1.90	1.00	3.22	1.52	0.96
II	CAPITAL COST					
(i)	Cost of 124T Mobile Harbour Cranes with 1 no. of 45 CBM Grab [€ 3808000* Rs 75.68]	288189440	288189440	288189440	288189440	288189440
(ii)	Cost of additional Grabs [(€ 158799+140000)* Rs 75.68] =Rs. 226.13 lakhs for cargo other than Shredded scrap (SS), Heavy Melting Scrap (HMS) and timber log Cost of 2 grabs for scrap SS and HMS [€ 99000 * 75.68] = Rs. 74.92 lakhs	7492320	22613108	22613108	22613108	7492320
(iii)	Cost of Power Booster (€ 500520)* Rs.75.68] = Rs. 378. 79 lakhs for all cargo other than Timber Log.	37879354	37879354	37879354	37879354	37879354
(iv)	Custom Duty @ 27% of cost of HMC [27% on item II(i) to II(iii)]	90061501	94144114	94144114	94144114	90061501
(v)	Miscellaneous Capital Cost @ 5% in item no. II(i) to II(iv)	21181131	22141301	22141301	22141301	21181131
	TOTAL CAPITAL COST [II(i) to II(v)]	444803745	464967316	464967316	464967316	444803745
	TOTAL CAPITAL COST (in ` Crores)	44.48	46.50	46.50	46.50	44.48
III	OPERATING COST PER ANNUM					
		(Rs. in Cr)	(Rs. in Cr)	(Rs. in Cr)	(Rs. in Cr)	(Rs. in Cr)
(i)	Fuel Cost :					
	(70 Ltr per hour * 4000 hrs * Rs.55.10 per ltr)	1.54	1.54	1.54	1.54	1.54
(ii)	Maintenance & Repair @ 5% on Capital Cost	2.22	2.33	2.33	2.33	2.22
(iii)	Insurance @ 1% on Capital cost	0.44	0.47	0.47	0.47	0.44
(iv)	Depreciation: (10% of Capital cost)	4.45	4.65	4.65	4.65	4.45

(v)	License fee (Rs. 32.40 per sq.mtr per month * 600 sq.mtr*12mth)	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
(vi)	Other expenses @ 5% of Capital cost	2.22	2.33	2.33	2.33	2.22
	Total Operating Cost [Sum III(i) to III(vi)]	10.89	11.34	11.34	11.34	10.89
IV	Return on Capital Employed @ 16%	7.12	7.44	7.44	7.44	7.12
V	Estimated Annual Revenue Requirement:					
	(a). Total Operating Cost	10.89	11.34	11.34	11.34	10.89
	(b). Return on Capital Employed	7.12	7.44	7.44	7.44	7.12
	(c). Total Revenue Requirement	18.01	18.78	18.78	18.78	18.01
VI	Tariff per MT	Shredded Scrap	Project Cargo	Other Bulk cargo	Other break bulk cargo	Heavy Melting Scrap (HMS)
	(a). Total Annual Requirement (Rs. in crores)	18.01	18.78	18.78	18.78	18.01
	(b). Capacity in tonnes	1904000	1000000	3216000	1524000	960000
	(c). Cost Per MT (in Rs.)					
	(i) As proposed by KPT: (Foreign)	96.16	190.92	59.37	125.28	190.72
	(Coastal)	57.70	114.55	35.62	75.17	114.43
	(ii) As considered by TAMP: (Foreign)	96.16	190.92	59.37	125.28	190.72
	(Coastal)	57.70	114.55	35.62	75.17	114.43

Fixation of revised Hire charges for 124T Mobile Harbour Crane at berth no. 7 to 9 at Kandla Port Trust for a period of 10 years for handling cargo on common user basis

Sr. No.	Description	Tariff proposed by the KPT and considered by TAMP					
		Thermal Coal	Salt, Iron ore	Food grains, Pet Coke, Met Coke	Steel Coils	Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP+Urea)	Timber log
		6	7	8	9	10	11
I	Optimal capacity						
(i)	Cargo Share	100%	100%	100%	100%	100%	100%
(ii)	Cargo Handling rate in tonnes per day	14498	15506	9005	10315	12499	3175
(iii)	Cargo Handling rate in tonnes per hour	863	923	536	614	744	189
(iv)	Total Working Hours in a year	4000	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	Individual cargo capacity	3452000	3692000	2144000	2456000	2976000	756000
(vi)	Annual Handling capacity (in lakh Tonnes)	34.52	36.92	21.44	24.56	29.76	7.56
(vii)	Annual Handling capacity (in Million tonnes)	3.45	3.69	2.14	2.46	2.98	0.76
II	CAPITAL COST						
(i)	Cost of 124T Mobile Harbour Cranes with 1 no. of 45 CBM Grab [€ 3808000* Rs 75.68]	288189440	288189440	288189440	288189440	288189440	288189440
(ii)	Cost of additional Grabs [(€ 158799+140000)* Rs.75.68] =Rs. 226.13 lakhs for cargo other than Cost of 2 grabs for timber log [€ 99000 * 75.68] = Rs. 74.92 lakhs	22613108	22613108	22613108	22613108	22613108	7492320
(iii)	Cost of Power Booster (€ 500520)* Rs.75.68] = Rs. 378. 79 lakhs for all cargo other than Timber Log. Cost of Power Booster+Rotator (€ 500520+162024)* Rs.75.68] =501.41 lakhs for Timber log	37879354	37879354	37879354	37879354	37879354	50141330
(iv)	Custom Duty @ 27% of cost of HMC [27% on item II(i) to II(iii)]	94144114	94144114	94144114	94144114	94144114	93372234
(v)	Miscellaneous Capital Cost @ 5% in item no. II(i) to II(iv)	22141301	22141301	22141301	22141301	22141301	21959766

	TOTAL CAPITAL COST [II(i) to II(v)]	464967316	464967316	464967316	464967316	464967316	461155090
	TOTAL CAPITAL COST (in ` Crores)	46.50	46.50	46.50	46.50	46.50	46.12
III	OPERATING COST PER ANNUM						
		(Rs. in Cr)	(Rs. in Cr)	(Rs. in Cr)	(Rs. in Cr.)	(Rs. in Cr.)	(Rs. in Cr.)
(i)	Fuel Cost :						
	(70 Ltr per hour * 4000 hrs * ₹55.10 per ltr)	1.54	1.54	1.54	1.54	1.54	1.54
(ii)	Maintenance & Repair @ 5% on Capital Cost	2.33	2.33	2.33	2.33	2.33	2.31
(iii)	Insurance @ 1% on Capital cost	0.47	0.47	0.47	0.47	0.47	0.46
(iv)	Depreciation: (10% of Capital cost)	4.65	4.65	4.65	4.65	4.65	4.61
(v)	License fee (Rs.32.40 per sq.mtr per month * 600 sq.mtr*12mth)	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
(vi)	Other expenses @ 5% of Capital cost	2.33	2.33	2.33	2.33	2.33	2.31
	Total Operating Cost [Sum III(i) to III(vi)]	11.34	11.34	11.34	11.34	11.34	11.25
IV	Return on Capital Employed @ 16%	7.44	7.44	7.44	7.44	7.44	7.38
V	Estimated Annual Revenue Requirement:						
	(a). Total Operating Cost	11.34	11.34	11.34	11.34	11.34	11.25
	(b). Return on Capital Employed	7.44	7.44	7.44	7.44	7.44	7.38
	(c). Total Revenue Requirement	18.78	18.78	18.78	18.78	18.78	18.63
VI	Tariff per MT	Thermal Coal	Salt, Iron ore	Food grains, Pet Coke, Met Coke	Steel Coils	ypsum, MOP, Fertilizer (DAP+Urea)	Timber log
	(a). Total Annual Requirement (Rs. in crores)	18.78	18.78	18.78	18.78	18.78	18.63
	(b). Capacity in tonnes	3452000	3692000	2144000	2456000	2976000	756000
	(c). Cost Per MT (in Rs.)		Salt	Iron ore			
	(i) As proposed by KPT: (Foreign)	55.31	51.71	51.71	89.05	77.74	250.53
	(Coastal)	33.19	31.03	31.03	53.43	46.64	150.32
	(ii) As considered by TAMP: (Foreign)	54.40	51.71	50.87	89.05	77.74	250.53
	(Coastal)	54.40	31.03	50.87	53.43	46.64	150.32

Annex - II

Kandla Port Trust

Scale of Rates

Charges for use of Harbour Mobile Crane (HMC) of 124T capacity to be installed and operated by the private operators:

(i). For Shredded Scrap

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 7996	91.35	54.82
7997	96.16	57.70
7998-8997	100.97	60.59
8998-9997	105.78	63.47

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 9997 tonnes.

(ii). For Project cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 4199	181.37	108.82
4200	190.92	114.55
4201-5200	200.47	120.28
5201-6200	210.01	126.01

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 6200 tonnes.

(iii). For Other bulk cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 13506	56.40	33.84
13507	59.37	35.62
13508-14507	62.34	37.40
14508-15507	65.31	39.18

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15507 tonnes.

(iv). For Other break bulk cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 6400	119.02	71.41
6401	125.28	75.17
6402-7401	131.54	78.93
7402-8402	137.81	82.69

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 8402 tonnes.

(v). For Heavy Melting Scrap (HMS)

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 4031	181.18	108.71
4032	190.72	114.43
4033-5032	200.26	120.15
5033-6032	209.79	125.87

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 6032 tonnes.

(vi). For Thermal Coal

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 14497	51.68	51.68
14498	54.40	54.40
14499-15498	57.12	57.12
15499-16498	59.84	59.84

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 16498 tonnes.

(vii). (a). For Salt

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 15505	49.12	29.48
15506	51.71	31.03
15507-16506	54.30	32.58
16507-17506	56.88	34.13

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 17506 tonnes.

(b). For Iron Ore

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 15505	48.33	48.33
15506	50.87	50.87
15507-16506	53.41	53.41
16507-17506	55.96	55.96

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 17506 tonnes.

(viii). For Food grains, pet coke, met coke

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 9004	84.60	50.76
9005	89.05	53.43
9006-10005	93.50	56.10
10006-11005	97.96	58.77

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 11005 tonnes.

(ix). For Steel coils

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 10314	73.85	44.31
10315	77.74	46.64
10316-11315	81.63	48.97
11316-12315	85.51	51.30

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 12315 tonnes.

- (x). For Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP+ urea)

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 12498	60.94	36.57
12499	64.15	38.49
12500-13499	67.36	40.41
13500-14599	70.57	42.34

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14599 tonnes.

- (xi). For Timber logs

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
Upto 3174	238.00	142.80
3175	250.53	150.32
3176-4175	263.06	157.84
4176-5175	275.58	165.35

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 5175 tonnes.

Notes:

- (i). Prescription of rate for 124T HMC does not prohibit the Kandla Port Trust to permit deployment of 100T HMC. If a 100T HMC is permitted, the base rate for 100T HMC is the rate indicated in the first slab for each cargo group.
- (ii). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs.}$$
- (iii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from Port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iv). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (v). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to breakdown divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (vi). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vii). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹1,00,000/- (Rupees one lakh) only . The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the Port.

- (viii). In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.
- (ix). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (x). The rates approved shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation from the date the Order come into effect.